



UNIVERSIDAD
DE LOS ANDES

Rutinas Transfronterizas del Comercio No Formal

TRES ENFOQUES ALTERNATIVOS



**Mario Valero
Martínez**

**Crucita Ken
Rodríguez**

**Federico Morales
Barragán**

**Juan Carlos
Ramírez Brenes**

Editores



Cdchta ula
Vicerrectorado Académico



Rutinas Transfronterizas del Comercio No Formal

TRES ENFOQUES ALTERNATIVOS

MARIO VALERO MARTÍNEZ

CRUCITA KEN RODRÍGUEZ

FEDERICO MORALES BARRAGÁN

JUAN CARLOS RAMÍREZ BRENES

Editores

Copyright © Mario Valero Martínez. Crucita Ken Rodríguez. Federico Morales Barragán. Juan Carlos Ramírez Brenes.

Título: Rutinas Transfronterizas del comercio no formal. *Tres enfoques alternativos*

Portada. Autor: Rafael Sánchez M. Título de las Obras: Otras Cartografías, Cuerpos comprimidos, maleta y movilidad. Mixta/papel. 50x38. Año 2024.

Edición 2025

ISBN: 978-980-11-2210-4

DEPÓSITO LEGAL: ME2025000020

DOI: <https://doi.org/10.53766/LIBULA/Rutinas.2025>

URL: <http://www.saber.ula.ve/handle/123456789/51439>

Las publicaciones acreditadas por el CDCHTA-ULA son sometidas a un riguroso proceso de arbitraje por calificados expertos en el área. Este libro fue evaluado, siendo su código PL-NUTA-20-24-09 correspondiente al Programa de Publicaciones del CDCHTA-ULA (Mérida-Venezuela) del año 2024.



VALERO MARTÍNEZ, MARIO; KEN RODRÍGUEZ CRUCITA; MORALES BARRAGÁN FEDERICO; RAMÍREZ BRENES, JUAN C. RUTINAS TRANSFRONTERIZAS DEL COMERCIO NO FORMAL. TRES ENFOQUES ALTERNATIVOS. CDCHTA-ULA. 2025. 145 P. 1. COMERCIO. 2. RUTINAS. 3. FRONTERAS. TRANSFRONTERIZO. 4. NO FORMAL. 5. COMERCIO FORMAL. 6. INTERCAMBIO. 7. BINACIONAL.

El presente documento se distribuye en esta edición bajo una Licencia ***Creative Commons Atribución-No Comercial-Sin Obra Derivada 4.0 Internacional***. La evaluación y arbitraje fue realizado de manera anónima y gratuita con la finalidad de contribuir con el libre acceso a la producción intelectual de la Universidad de Los Andes - Venezuela, a través de su **Repositorio Institucional SaberULA** (www.saber.ula.ve).



Publicaciones Ediciones CDCHTA-ULA
Mérida- Venezuela 2025

Índice

Introducción 8

Los Editores

Capítulo uno

**Diseño institucional del Comercio no formal en regiones transfronterizas:
Una propuesta metodológica 12**

Crucita Aurora Ken Rodríguez

Federico Morales Barraquán

Capítulo dos

**Canales comerciales no convencionales. Intercambios en ciudades
fronterizas de Venezuela 44**

Mario Valero Martínez

Capítulo tres

**Cadena mercantil no formal de productos fronterizos. Municipios de La Cruz
(Costa Rica) y Cárdenas (Nicaragua): el caso del frijol 114**

Juan Carlos Ramírez Brenes

Sobre los autores y autoras 141

Lista de Mapas, Tablas y Figuras

Diseño institucional del comercio no formal en regiones transfronterizas: Una propuesta metodológica

Mapa 1. Localización de la Zona Libre de Corozal (Belice) y la localidad de Subteniente López 26

Mapa 2. Zona Libre de Corozal (Belice) y su entorno 34

Tabla 1. Ensamble de dinámicas territoriales del problema n 20

Tabla 2. Ensamble de dinámicas territoriales del problema: cambio de personal en la aduana 36

Tabla 3. Ensamble de dinámicas territoriales del problema: Acopio de mercancía en viviendas 39

Figura 1. Cadena comercial de mercancías en general 31

Figura 2. Cadena del comercio de mercancías ilícitas 32

Canales comerciales no convencionales en ciudades de fronteras

Mapa 1. Área de estudio comercio transfronterizo no convencional 56

Mapa 2. Venezuela y Colombia. Espacios de movilidades transfronterizas 68

Mapa 3. Canales formales y no convencionales de movilidad transfronteriza 96

Tabla 1. Registro de venezolanos Cámara de Comercio de Cúcuta 2015-2023 94

Figura 1. Movimientos socioespaciales fronteras 75

Figura 2. Canales comerciales no convencionales fronterizos 99

Figura 3. Canales comerciales no convencionales fronterizos 102

Figura 4. Canales comerciales no convencionales transfronterizos 104

Cadena mercantil no formal de productos fronterizos. Municipios de La Cruz (Costa Rica) y Cárdenas (Nicaragua): El caso del frijol

- Mapa 1.* Municipios fronterizos Costa Rica Nicaragua 118
- Tabla 1.* Principales productos cadena mercantil fronteriza desde Nicaragua 120
- Tabla 2.* Cuotas de importación del frijol en Costa Rica 129
- Tabla 3.* Porcentaje de producción. Frijol por región: Costa Rica 2016-2019 130
- Tabla 4.* Registro de productores y área de frijol por región productora: Costa Rica 2018 131
- Figura 1.* Productos Agropecuarios cadena de valor comercial no formal en los Municipios de La Cruz y Cárdenas 120
- Figura 2.* Actores del sector frijolero y sus vinculaciones 133
- Figura 3.* Ruta 1 de comercialización del frijol en Costa Rica 134
- Figura 4.* Ruta 2 de comercialización del frijol en Costa Rica 135

Introducción

Converger en un propósito indagatorio desde la perspectiva interdisciplinar, orientando la búsqueda a tratar de hallar respuestas distantes de las convencionales observaciones sobre un hecho, una interrogante o un fenómeno estudiado, es más que desafío y riesgo asumido, es, sobre todo, un camino de opciones policromáticas que invitan a salirse de los gratificantes escenarios construidos en la costumbre de posesionarse en inmutables preceptos y concepciones establecidas, estimulan las comparaciones entre diferencias, similitudes y especificidades de las realidades exploradas, posibilitan el acercamiento a una mejor comprensión de sus movimientos y mudanzas. Bajo estos iniciales criterios abordados en varios encuentros, el grupo de editores de este libro, conformado por profesores (as) investigadores (as) de cuatro universidades latinoamericanas, acordamos avanzar en la investigación comparada relacionada con lo que hemos caracterizado como comercio no formal en delimitados espacios de las fronteras de Belice-México, Venezuela-Colombia y Costa Rica-Nicaragua.

Como bien se sabe, el comercio es una actividad de amplio y profuso interés en las

investigaciones relacionadas con las fronteras nacionales, y no es para menos, puesto que este es un factor de alta influencia en las movilidades y las interacciones transfronterizas y determina en gran medida la intensidad en que se desarrollan las dinámicas en las contigüidades territoriales; sin embargo, casi siempre es abordado desde la tradicional dicotomía entre formal e informal, presentada con frecuencia como equivalente contrapuesto entre legalidad e ilicitud. Pensamos que estas miradas en blanco y negro, diluye en unos casos y obvia completamente en otros, zonas con matices y ámbitos relacionales de actores y comunidades que en sus transacciones habituales se desenvuelven en prácticas comerciales de engranados procesos, normas y mecanismos formales y *no formales* y no convencionales, configurando híbridos campos de relaciones que integrados a las rutinas, no solo se presentan en la cotidianidad del hábitat fronterizo, también se extienden a las estructuras organizacionales del comercio en las diversas escalas y fases de los intercambios transfronterizos.

Hemos asumido este reto como un campo exploratorio para intentar observar desde otras miradas un tema que tiene elevada significación e influencia en las interacciones fronterizas, tal como

se refleja en las tres perspectivas comparadas presentadas en este libro intitulado, *Rutinas transfronterizas del comercio no formal*, deseando que sirva de aporte a los estudios fronterizos.

Finalmente, queremos agradecer al Consejo de Desarrollo, Científico, Humanístico, Tecnológico y de las Artes (CDCHTA) de la Universidad de Los Andes-Venezuela, por haber atendido y apoyado nuestra petición del proyecto para la publicación de este libro y, particularmente, expresamos especial gratitud a la coordinación del Programa de Publicaciones del CDCHTA por el estímulo, la disposición constante y las orientaciones pertinentes atinentes al proceso del proyecto de edición del libro.

Los editores

Capítulo uno

Diseño Institucional del Comercio No Formal en Regiones Transfronterizas: Una Propuesta Metodológica

Crucita Aurora Ken Rodríguez
Federico Morales Barragán



Autor: Rafael Sánchez M. Título de las Obras: Otras Cartografías, Cuerpos comprimidos, maleta y movilidad. Mixta/papel. 50x38. Año 2024.

Introducción

Reflexionar en torno en torno al diseño institucional del comercio no formal parece, en primera instancia, un sin sentido. Creemos, por el contrario, que el sin sentido radica más bien en la concepción restringida que prevalece respecto del término diseño institucional. Habitualmente éste se refiere al andamiaje construido exclusivamente por las instituciones formales,

las escritas, y sus artefactos: leyes, contratos, bandos municipales, reglamentos, reglas de operación entre otras, el cual estructura las interacciones entre actores individuales y colectivos en

torno a diversos asuntos. La propuesta metodológica que aquí se presenta plantea que todo diseño institucional emana tanto de las instituciones formales como de las no formales, las no escritas, estas últimas referidas a los hábitos, las rutinas, las creencias y cosmovisiones (Hodgson, 2008; Scott, 2001, entre otros). La diferencia entre los diseños institucionales radica, en todo caso, en el

peso o importancia que tienen los componentes formales y no formales y la forma en que se articulan en un proceso particular.

Esta concepción amplia del diseño institucional resulta por demás pertinente para entender las interacciones que ocurren en el comercio no formal; la valoración inicial de dos casos que se presentan más adelante pone de manifiesto que el funcionamiento del comercio no formal sólo puede entenderse a partir de las interacciones que involucran actores individuales y colectivos estructuradas tanto por las instituciones formales como las no formales.

Esta apreciación también es pertinente para comprender lo que sucede en las regiones transfronterizas; éstas configuran intersecciones que involucran a dos o más países, por ello presentan relaciones configuradas por multiplicidad de mecanismos institucionales, no sólo de carácter formal. De modo que la premisa metodológica de la que se parte para estudiar el diseño institucional del comercio no formal en regiones transfronterizas establece que tal diseño emerge de la articulación de las instituciones formales y las no formales.

Para reflexionar en torno al problema expuesto, el capítulo se organiza en dos partes. La primera presenta la propuesta metodológica expresada en un dispositivo analítico, el Ensamble de dinámicas territoriales (Ensamble, en adelante) que permite caracterizar relaciones detonadas por cualquier problema y encauzadas mediante distintos mecanismos institucionales, formales y no formales (Morales, 2021 y 2023; Ken y Morales, 2022).

Una vez expuesto un procedimiento general para construir este dispositivo analítico se incorporan dos aspectos adicionales, uno relacionado con la narración que se construye a partir de la información provista por el Ensamble, para lo cual se recupera el concepto *acuerdo sobre políticas* (Arts y Leroy, 2006). Este concepto integra elementos que ofrecen una guía de observación útil para caracterizar la evolución de interacciones que han sido identificadas mediante el Ensamble. El segundo aspecto corresponde a la construcción de hipótesis plausibles basadas en los hechos sistematizados mediante la narración ya señalada. Se trata en sentido estricto de utilizar el Ensamble como una herramienta de valoración abductiva. Desde este enfoque las hipótesis se construyen con base en los hechos sistematizados en la narración, no en las teorías, como es la práctica del enfoque convencional de orientación deductiva.

Las tres etapas consideradas en esta primera parte ponen de manifiesto los aportes del Ensamble, su construcción revela el diseño institucional asociado a las interacciones que ocurren en torno a un problema, tal diseño incluye los mecanismos institucionales formales y no formales; la narración de las interacciones basada en los elementos del concepto *acuerdo sobre políticas* muestra cómo evolucionan dichas relaciones; finalmente, las hipótesis que se construyen con base en la narración, expresan el uso del Ensamble como herramienta de análisis exploratorio que aplica para tal fin una valoración abductiva.

La segunda parte presenta resultados del uso de esta metodología. Primero se muestran los Ensamblados referidos a dos cadenas comerciales no formales en la zona fronteriza de Othón P.

Blanco, Quintana Roo (México) y la Zona Libre de Corozal (Belice). Así se revela el diseño institucional que estructura las interacciones de ambas cadenas. En cuanto a la evolución de las interacciones y la construcción de hipótesis plausibles, sólo se muestran resultados parciales.

Ensamble de dinámicas territoriales

El Ensamble de dinámicas territoriales (en adelante Ensamble) es un instrumento útil para registrar y analizar interacciones de cualquier naturaleza que involucra actores individuales y colectivos. Su fundamento se encuentra en el enfoque territorial (Morales y Jiménez, 2018) que concibe los territorios como construcciones sociales y los distingue de su base material, la corteza terrestre. De ahí que el propósito de este enfoque es analizar las interacciones entre actores individuales y colectivos que reestructuran continuamente los territorios y también su base material. Tales interacciones se estructuran a partir de asuntos o problemas que se manifiestan en los territorios y son encauzadas mediante los mecanismos institucionales, o instituciones, formales y no formales.

El Ensamble da cabida a relaciones de colaboración y de conflicto, ambas con distinto grado de intensidad. No introduce ningún supuesto acerca del comportamiento de los actores, racionalidad, resiliencia, o cualquier otro.

Las etapas constructivas del Ensamble están establecidas por los elementos que lo integran. Los problemas, los actores y los mecanismos institucionales. El punto de partida consiste en identificar

el problema que detona las interacciones entre diversos actores. No sobra decir que se construye un Ensamble para cada problema que se analiza.

Una vez establecido el problema se procede a ubicar los actores involucrados directamente con éste. Al respecto se subraya la conveniencia de identificar con el mayor detalle a cada actor. La sugerencia es relevante porque los actores colectivos, como el gobierno municipal, o los habitantes de una colonia o ejido, nunca son homogéneos, siempre hay diferentes posiciones al interior de ellos. En cualquier caso, es conveniente precisar si se trata, por ejemplo, de un funcionario o de una autoridad de cualquier orden de gobierno y en cada caso de quién se trata o del área a la que pertenece. Sucede lo mismo cuando se considera a la población de una localidad, hay que precisar si los actores involucrados son comerciantes establecidos o no, organizaciones gremiales o incluso personas que ejercen liderazgos en algún sentido. Los anteriores sólo son ejemplos que subrayan la necesidad de ubicar con precisión los actores involucrados con el problema en consideración.

La identificación de los actores en el Ensamble da la pauta para ubicar dos cuestiones metodológicas que esta herramienta permite encarar de manera consistente, gracias al sustento que le brinda la orientación relacional del enfoque territorial en el que se basa.

La primera cuestión corresponde a la aspiración siempre reiterada de construir análisis multidimensionales. La segunda se refiere a cómo encarar el problema de la relación entre escalas y

niveles territoriales y que habitualmente se aborda en términos de aportar información de lo que se considera el contexto del problema.

Con relación a lo primero, se asume la posición expresada por Morales y Jiménez (2018) quienes señalan que la valoración multidimensional de un problema deriva de reconocer las perspectivas generales de los actores involucrados con éste. La multidimensionalidad de un problema no es un rasgo inherente del mismo, es una propiedad que emerge de la articulación de las perspectivas sostenidas por los actores involucrados con él. Cada problema se aprecia bajo distintas miradas; para algún actor, el rasgo dominante del problema en cuestión será económico, para otros será el ambiental o el político. Todos aportan una mirada válida pero no completa del asunto. El carácter multidimensional de éste emerge de las interacciones que permiten apreciar las perspectivas de los actores vinculados con él.

Una valoración similar se refiere a la cuestión de las escalas y niveles territoriales. Cada actor que se vincula con un problema tiene un sesgo particular que deriva del condicionamiento que ejerce el nivel territorial, y la escala correspondiente, desde dónde se relaciona con aquél. Un empresario de otro país tendrá una mirada distinta de un asunto comercial en comparación con la ejercida por un comerciante ubicado en la localidad donde ocurre algún intercambio; lo mismo puede decirse de un funcionario que vigila un paso fronterizo y de un funcionario de la misma dependencia pero que coordina una oficina regional.

Merece señalarse, además, que la información que se genera mediante el Ensamble no sólo se refiere a un momento particular,

como se verá en seguida también caracteriza la evolución de las interacciones a lo largo de un periodo establecido. El grado en que las posiciones o puntos de vista de los actores se mantienen o modifican es fruto, precisamente, de la evolución de las interacciones. Es mediante éstas que se da la posibilidad del acuerdo o el desacuerdo, ambas posibilidades no están predeterminadas, varían conforme cambian las interacciones. Lo anterior permite hacer hincapié en otro rasgo metodológico del Ensamble, su orientación evolutiva.

Una vez identificados el problema y los actores vinculados a éste se procede a incorporar los mecanismos institucionales que estructuran los ámbitos particulares de interacción en torno al problema, con ello quedan integrados todos los elementos que constituyen el Ensamble.

La tabla 1 muestra la estructura genérica de un Ensamble. Para construirla se puede proceder de la siguiente forma. Primero se elabora una lista de los mecanismos institucionales formales relacionados con el problema (leyes constitucionales o reglamentarias, contratos, licitaciones, bandos municipales, reglamentos, reglas de operación de programas de distintos órdenes de gobierno y también de organizaciones sociales o fundaciones, entre otros). Este paso es fundamental porque a partir de estos mecanismos se estructuran los ámbitos de interacción en torno al problema. Una vez identificados los mecanismos, se ubican los actores mencionados en ellos en términos de sus atribuciones, derechos y obligaciones.

La experiencia de trabajo con el Ensamble señala que en general es limitado el conocimiento de los mecanismos institucionales

formales que estructuran las relaciones de los actores en torno a diversos problemas. Los diagnósticos convencionales no incorporan este aspecto sustantivo en la valoración de los problemas, no está de más señalar que ello se explica porque tales diagnósticos no tienen un enfoque relacional, rasgo que sí caracteriza al enfoque territorial que es el fundamento del Ensamble.

En cuanto a la inclusión de los mecanismos institucionales no formales en el Ensamble se proponen dos rutas distintas. La primera es incorporarlos explícitamente en los renglones del Ensamble, como mecanismos específicos que estructuran relaciones. Por ejemplo, las rutinas que aparecen en la tabla 1. La otra posibilidad es incorporarlos en la narración que se hace de las interacciones que ocurren en los ámbitos ubicados en el Ensamble. Más adelante se presentan lineamientos para construir tal narración.

Mecanismos institucionales	Actores			
M ₁ : reglas de operación de un programa	Actor ₁	Actor ₂		Actor _n
M ₂ : bandos municipales	Actor ₁	Actor ₂	Actor ₃	
M _{3...} : acuerdos establecidos entre actores	Actor ₁	Actor ₂		Actor _n
M _m : rutinas	Actor ₁	Actor ₂	Actor ₃	Actor _n

TABLA 1. ENSAMBLE DE DINÁMICAS TERRITORIALES DEL PROBLEMA N

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Cuando se termina la construcción de toda la tabla, es necesario verificar si existe algún actor previamente considerado que no está presente en alguno de los renglones de la tabla 1 y decidir en cuál de

ellos debe ubicarse. Este último paso es importante y es común que se presente porque la identificación inicial de los actores no necesariamente corresponde con el establecido en los mecanismos institucionales formales.

Es necesario subrayar que el conjunto de mecanismos institucionales que aparecen en el Ensamble (tabla 1), tanto formales como no formales, revelan el diseño institucional que estructura las interacciones en torno a un problema particular.

También, merece tomarse en cuenta que la tabla 1 que representa un Ensamble genérico puede variar en su formato. En algunas ocasiones el número de actores involucrado con el problema es muy grande y ello dificulta utilizar el formato sugerido. Éste puede variar, lo relevante es que se identifique cada ámbito particular de interacción que se estructura a partir de mecanismos formales y no formales específicos; así el conjunto del Ensamble se forma por ámbitos de interacción bien acotados que constituyen unidades de observación y análisis de las relaciones en torno a cada problema.

Una vez que se ha construido el Ensamble para cada uno de los problemas de interés, se procede a describir las relaciones entre los actores presentes en cada uno de los renglones que lo integran. Como se ha insistido, cada renglón revela un ámbito de interacción específico, de manera que tanto los renglones como el conjunto del Ensamble tienen como unidad de observación y análisis las interacciones que ocurren en torno a un problema particular, por ello la perspectiva de la herramienta es relacional y por tanto, coherente con el enfoque territorial.

Una forma precisa de construir una narración de estas relaciones, coherente además con la perspectiva general del Ensamble, consiste en usar los elementos que integran el concepto *acuerdo sobre políticas*. A saber, los actores, sus discursos y recursos y las reglas que estructuran sus interacciones. En el Ensamble ya están presentes el primero y último elemento, actores y reglas o mecanismos institucionales. Procede entonces identificar los discursos expresados por cada actor en cada renglón y dar seguimiento a su evolución en un periodo determinado. También se requiere ubicar los recursos, tangibles e intangibles, que los distintos actores ponen en juego en cada uno de esos ámbitos.

Los discursos revelan las posiciones de los actores en torno al problema, no sólo cómo lo conciben sino también cómo consideran que puede atenderse. Los recursos que ponen en juego se manifiestan en la movilización de recursos financieros o materiales que se destinan para la atención del problema y también en la presencia de recursos inmateriales que se ponen en juego, como las capacidades, conocimientos o vínculos de los actores que están involucrados en ese asunto.

Con base en el registro de los elementos que integran el *acuerdo sobre políticas* se caracteriza la evolución de las interacciones de los actores en torno al problema que los convoca. Es necesario tener presente que los discursos y recursos pueden cambiar a lo largo del período que se estudien estas relaciones y que pueden variar en cada uno de los renglones o ámbitos de interacción. Es decir, los discursos y recursos emitidos y movilizados en torno al problema pueden variar según el ámbito específico estructurado a partir del mecanismo

institucional. Incluso es posible que estos cambios obedezcan a que algunos actores dejan de estar involucrados por alguna razón con el problema que se atiende.

Se aprecia que mediante la guía de observación que ofrecen los aspectos que considera el concepto *acuerdo sobre políticas* se registra información específica de la evolución de las interacciones entre los actores. Los cambios en los discursos, por ejemplo, pueden ser fruto de que algunos actores convenzan a otros respecto de sus posiciones y esto propicia acuerdos y nuevas alianzas o coaliciones; estas transformaciones también pueden derivar de la presencia de nueva información antes no disponible. No se descarta que a lo largo del proceso de interacción algunos actores incurran en contradicciones y no es clara la razón que explica el cambio de su posición. Los recursos puestos en juego también están sujetos a modificaciones que se explican por el arribo de nuevos actores, la construcción de alianzas o la ruptura de éstas, entre otros aspectos.

En suma, los elementos que integran el concepto *acuerdo sobre políticas* (actores, discursos, recursos y reglas o mecanismos institucionales) ofrecen una guía de observación precisa para dar cuenta de la evolución de las interacciones en torno a cada problema particular que se estudia.

Esta narración de la evolución de las interacciones sirve de base para formular explicaciones provisionales, hipótesis plausibles respecto de ese proceso. De ahí que el siguiente paso consiste en utilizar el Ensamble como una herramienta de análisis exploratorio que, para tal efecto, sigue la ruta general señalada por la abducción (Chong 2005; Walton 2014).

En términos generales Chong (2005) sostiene que la abducción cumple el papel de generador de nuevas ideas, de nuevas rutas de indagación expresadas en hipótesis plausibles; la deducción, en cambio, se ocupa de evaluar tales hipótesis y la inducción aporta datos empíricos que las justifican. En la abducción, el propósito es buscar patrones a partir de un fenómeno observado y construir hipótesis plausibles respecto de tales patrones.

Según Chong (2005) Peirce [Charles Sanders Peirce filósofo pragmatista] plantea una ruta distinta en el caso de la abducción, que parte del fenómeno observado:

El fenómeno X es observado

Entre las hipótesis A, B y C, A es una explicación plausible de X.

Por lo tanto, hay una razón para considerar A.

Aunque los hechos y patrones observados constituyen el punto de partida para construir dichas hipótesis, no significa, subraya Chong (2005) que éstas sean simplemente empíricas o tengan como base la experiencia sensorial. La construcción de hipótesis plausibles requiere el despliegue de una estructura de significados. "Para Peirce toda la cognición, desde la percepción hasta el razonamiento lógico, está mediada por 'elementos de generalidad'" (Peirce, 1934/1960 citado en Chong 2005, 8).

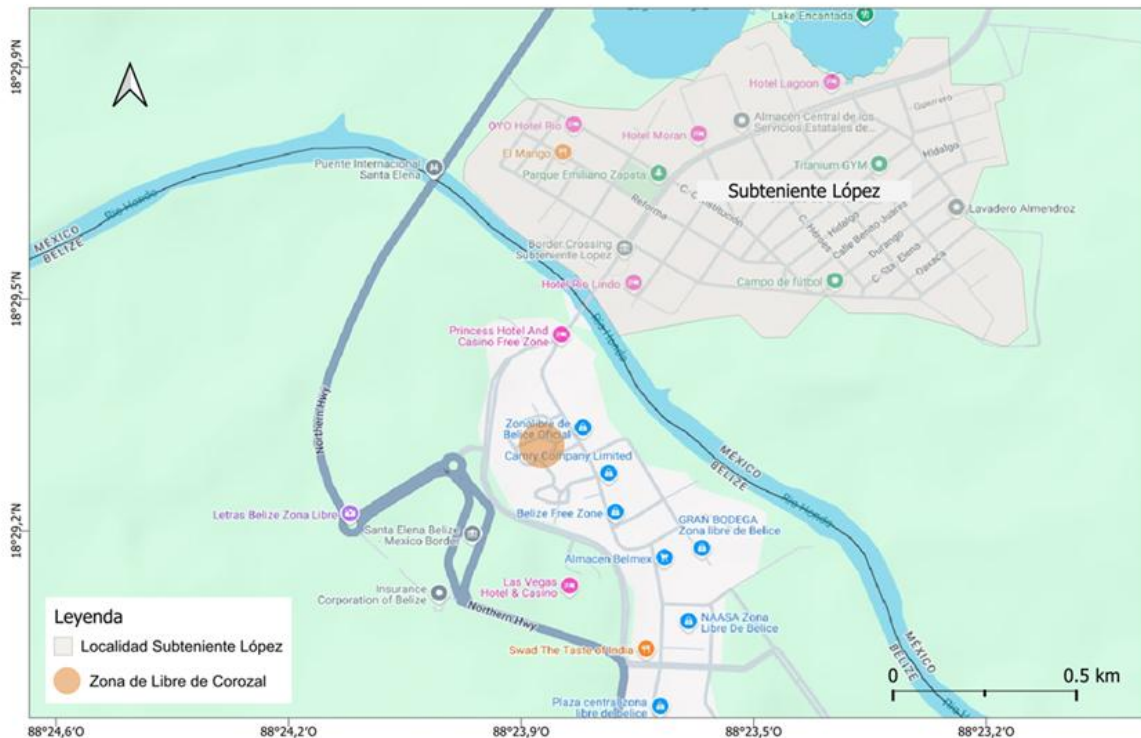
Esta posición puede apreciarse mejor al hacer explícita la forma en que opera la abducción en el análisis exploratorio de datos. En éste la construcción de las hipótesis es conducida por los datos, a diferencia del análisis experimental donde la conducción del

razonamiento parte de las hipótesis. “El razonamiento abductivo del EDA [exploratory data analysis] va de los datos a las hipótesis, mientras que en el razonamiento inductivo de la experimentación va de las hipótesis a los datos esperados... Aunque el análisis exploratorio genere más de un patrón convincente, nosotros ‘abducimos’ aquel más plausible” (Chong, 2005, 9). La exploración de los datos se desarrolla hasta que una historia plausible de ellos emerja. La abducción aplicada en el análisis exploratorio de datos no indaga al interior de éstos sin ningún criterio, no se trata solamente de exprimir los datos. La construcción de hipótesis plausibles, de preguntas pertinentes, requiere de elementos conceptuales que orientan su generación.

El Ensamble hace uso de esta lógica de indagación, la construcción de hipótesis plausibles, a partir de la información aportada por la narración; la evidencia que la sustenta proviene de las unidades detalladas de información que integran el Ensamble y corresponden a **interacciones** específicas que ocurren en torno a los problemas de los territorios.

Comercio no formal en la frontera México-Belice

La localidad de Subteniente López forma parte del municipio de Othón P. Blanco, Quintana Roo y se ubica en la ribera del río Hondo que forma la frontera natural con el país de Belice. Al otro lado del puente sobre el río Hondo se localiza la Zona Libre de Corozal perteneciente al distrito fronterizo de Corozal, Belice (Mapa 1).



Mapa 1. Localización de la Zona Libre de Corozal (Belize) y la localidad de Subteniente López

Fuente: Google Map. Elaboración propia

Desde el establecimiento de Subteniente López, en la segunda década del siglo veinte, se comenzó a dar el intercambio comercial entre México y Belice de productos locales y sin control aduanero, dado que este comenzó a operar de manera incipiente hacia 1946 (Sierra Sosa, 1994). En el caso de Belice, el inicio de la actividad comercial no formal más significativa se expresó en los años ochenta mediante el comercio hormiga que introducía productos adquiridos en territorio mexicano evadiendo impuestos o pagando tarifas reducidas (no formales, puesto que no existía una relación de producto e impuesto reglamentado) por la aduana. La expansión de esta actividad

llevó a que agentes aduaneros llegaran a los hogares o a pequeños negocios como tiendas de abarrotes a revisar la legalidad de importación de los productos (Ken, 2001). En los años noventa y la primera década del siglo XXI llegaban autobuses de todo el territorio beliceño a realizar compras principalmente a la localidad de Subteniente López y Chetumal.

Subteniente López siempre ha debido su dinamismo al comercio que pasa por la frontera, aunque en un pasado albergó a la MIQRO, una importante empresa estatal aserradora. Esta parte de la frontera también se caracterizó por el paso de mercancías con destino a Chetumal, durante el apogeo de la Zona Libre declarado en 1972 para Quintana Roo. La clausura de la empresa MIQRO y el ingreso de México al GATT en 1984 provocó la caída comercial y la pérdida de actividades en este poblado.

Por su parte, el distrito de Corozal había sido poblado por mayas que transitaban la región indistintamente. Posteriormente se establecieron restricciones de paso en ciertos puntos en la ribera del río Hondo (Sierra Sosa, 1994). Corozal debió su importancia económica al cultivo de la caña de azúcar, actividad que le mereció el reconocimiento de eje económico de Belice. Sin embargo, este apogeo llegó a su declive cuando en 1985 se cerró el ingenio, esto redujo el empleo y favoreció la migración hacia Cancún. A partir de esta fecha se buscaron alternativas para atraer inversiones y generar empleo, lo que finalmente se concretó mediante la instalación de la Zona de Libre Comercio (ZLC) en 1995 a unos escasos metros del puente fronterizo que une a Belice con México.

Merece señalarse la existencia histórica de un segmento de la población del norte de Belice que se especializó en asuntos de agencia aduanales y en transporte y manejo de cargamento de mercancías en el recinto aduanero de la frontera. En los años noventa existían unas diez agencias ubicadas a unos pasos de la aduana que realizaban los trámites de importación y exportación. El cargamento más importante que llegaba a la frontera vía terrestre provenía vía marítima desde Panamá al Puerto de Altura de la ciudad de Belice con destino a Chetumal que era una Zona Libre. Así se estableció una dinámica fronteriza relacionada con el comercio.

En este mismo periodo, al otro lado de la frontera, en territorio mexicano, llegaban autobuses de toda la república mexicana con pasajeros excursionistas atraídos por las compras en la ZLC. El segundo lustro de los años noventa y principio del nuevo siglo, evidenció un apogeo en el poblado de Subteniente López, localidad donde estos autobuses se estacionaban y de allí se movilizaban a pie o en taxis y mototaxis para internarse a la ZLC. La fama que adquirieron estas compras llevó a que se diera el comercio formal y no formal.

Otra pieza importante que visibilizar es la apertura del puente alternativo sobre el río Hondo, el denominado Chetumal II, con instalaciones migratorias y aduaneras modernas. Su inauguración fue el 15 de mayo de 2013 trayendo consigo la restricción del paso en el "Viejo Puente" de Subteniente López y con un horario limitado. Esta política provocó el desplome de los ingresos de las 500 familias que se dedicaban a prestarle servicios a los turistas beliceños y los visitantes mexicanos que pasaban por el pueblo rumbo a la Zona Libre

de Belice, dado que el Servicio de Administración Tributaria (SAT), que opera las aduanas, decidió prohibir el paso de autobuses de pasajeros por el viejo puente y no permitir que los automóviles compactos ingresen a México por la misma vía (Noticaribe, 2013).

Con comercios de ropa familiar y deportiva, el 75 por ciento de los más de 200 locales acaparan la atención de los cientos de ciudadanos que visitan la ZLC. Otros productos favoritos son las llantas, partes automotrices, licores, perfumes, algunos electrónicos y comida. Sin embargo, los comercios en esta zona libre han disminuido debido a las restricciones -señalan comerciantes- que existen en el lado mexicano, así como la persecución que realizan aduaneros, policías y hasta fiscales del ayuntamiento de Othón P. Blanco. Algunos comerciantes han optado por brindar «facilidades» a sus clientes del interior de la República Mexicana y son aquellos quienes se encargan de pasar las mercancías a territorio mexicano por algún sitio del Río Hondo, sin que los aduaneros, el personal del Ejército Mexicano o de la Secretaría de Marina, den cuenta del tráfico de mercancías ilegales o que simplemente no pagan los impuestos por importación de productos. Los comerciantes de la zona libre de Belice prefieren invertir un poco en pagar a los burros, quienes se encargan de pasar la mercancía hacia México sin que el personal del Servicio Administración Tributaria se percate o bajo la complacencia de estos (<https://noticiaschetumal.com/2019/03/24/zona-libre-en-decadencia>).

El intercambio comercial no formal en las fronteras se estructura mediante una serie de etapas o momentos que lo hacen posible. Esta situación justifica concebir este tipo de intercambio en términos de una cadena comercial que involucra a distintos actores en sus

diferentes eslabones, los cuales pueden ocurrir en sitios incluso alejados de las fronteras.

Del punto anterior se desprende la necesidad de ubicar la ruta, eslabones y actores que configuran la cadena comercial no formal. Una representación útil de la cadena y sus actores directos y de soporte es proporcionada por la metodología ValueLinks elaborada por la GIZ (2018).

Las cadenas comerciales no formales pueden referirse a un producto o a canastas de productos. Resulta relevante, por ello, ubicar si las cadenas de comercio no formal se distinguen por producto o canasta.

El punto de partida de la indagación puede ser la identificación de los sitios donde ocurre el intercambio comercial (último eslabón) y a partir de esta ubicación construir la cadena que lo hace posible.

En cada eslabón de la cadena existen problemas en los que están involucrados actores, individuales y colectivos, residentes y no residentes. Estas interacciones se estructuran mediante mecanismos no formales, hábitos para los actores individuales y rutinas para los colectivos. También pueden ser acotadas y encauzadas mediante mecanismos formales. Ambos tipos de mecanismos configuran el diseño institucional inmerso en el problema de cada eslabón y del conjunto de la cadena.

La identificación de los problemas presentes en cada eslabón es el punto de partida para construir el Ensamble correspondiente, mediante el cual se registran y valoran las interacciones asociadas a los problemas presentes en los distintos eslabones de la cadena.

A continuación, se presentan los eslabones de la cadena del comercio no formal para las mercancías en general y para las ilícitas.

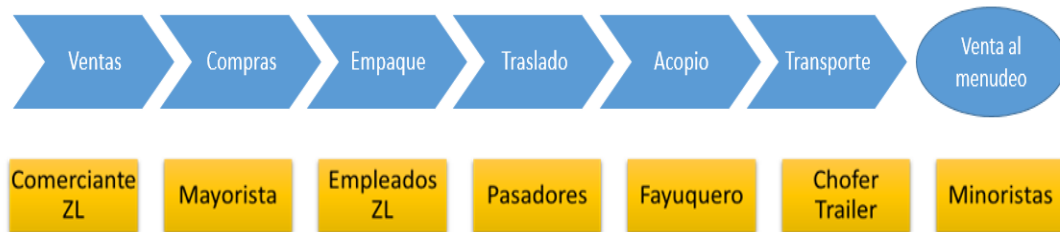


FIGURA 1. CADENA COMERCIAL DE MERCANCÍAS EN GENERAL
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON BASE EN GIZ (2018)

Las mercancías de la zona libre que se venden a distribuidores en México: ropa, calzados, calcetines, perfumes, bolsas, alimentos europeos, es decir, constituyen una canasta de productos que provienen de distintos países, pero generalmente de China y Estados Unidos.

Las personas que acuden a comprar en grandes cantidades pasan los productos en bolsas de cierta medida que han sido establecidas como el límite de productos permitidos por persona para evitar los impuestos correspondientes. Para transitar grandes cantidades, los fayuqueros pagan a personas que se dedican al cruce de los productos de la Zona Libre de Corozal (ZLC). Ha habido quienes se han querido aventajar de este proceso y cobrar más por el pase de las bolsas, que en principio era de 5 dólares US por bolsa.

En el caso del tráfico de mercancías de la ZLC, apareció la figura del pasador o traficante hormiga, este tiene la función de trasladar las mercancías en pequeñas cantidades del lado beliceño al lado mexicano (90 por ciento de la población de Subteniente López

practican esta actividad), para posteriormente entregársela al comerciante (fayuquero) o chofer. Los comerciantes de la misma ZLC saben de este proceder, incluso el gobierno de la Zona Libre (ZLC) lo permite puesto que desde su postura esto constituye una exportación. Comerciantes de la ZLC cooperan con los pasadores y son ellos quienes hacen acuerdos con los agentes aduaneros, a su vez, estos con los fayuqueros.

De la ZLC se trasladan grandes cantidades de mercancías a los centros urbanos como la Ciudad de México, Tabasco y Veracruz. Al principio se pasaban en cayucos, luego en combis, a motos, o caminando, o lo tiran por el puente (nuevo puente-Chactemal II). Los fayuqueros lo llevan por la selva a Subteniente López evitando así pasar por la aduana. Los fayuqueros van cambiando de lugar, de casas, para ir guardando la mercancía, y hacerlo un poco más seguro para ellos. Estas mercancías son subidas a tráileres y trasladadas a otras entidades de la República Mexicana.

La subfacturación de los comerciantes en la ZLC también es una práctica común. Adicionalmente los cruces múltiples realizados al día no se contabilizan en las estadísticas de pases que reporta la Secretaría de Relaciones Exteriores.

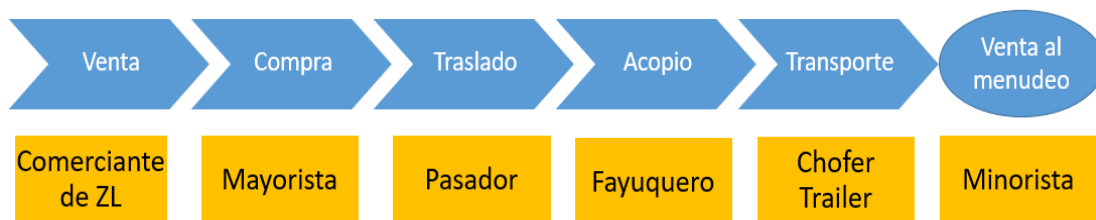
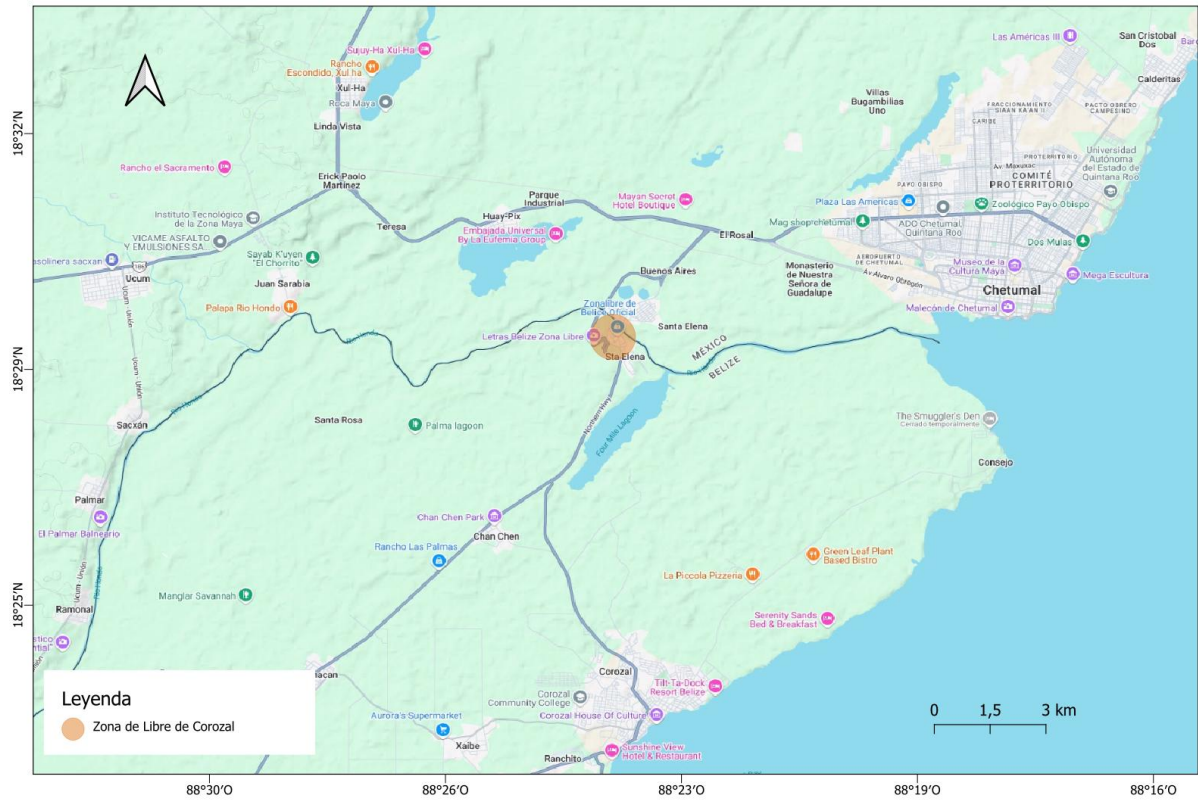


FIGURA 2. CADENA DEL COMERCIO DE MERCANCÍAS ILÍCITAS
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON BASE EN GIZ (2018)

Las mercancías ilícitas provenientes de la ZLB: licores, cigarros y cervezas. También constituyen una canasta. Los fayuqueros reúnen el producto y lo transportan en tráileres de localidades en el lado mexicano a ciudades de la península de Yucatán y del sur hasta el centro de México. Los oficiales de revisión entre estados también cooperan. Se involucran otras localidades rurales como Xul-Ha y Huay Pix, Juan Sarabia, Ucum y Carlos A. Madrazo (Mapa 2) de donde salen algunos tráileres con dirección a Mérida, Tabasco, Veracruz y CDMX. Los habitantes que forman parte de las actividades ilícitas efectúan la producción material de las necesidades de vida, por lo que crearon espacios conforme a dichas necesidades a partir de las actividades económicas, entre ellas, bodegas (para trasladar productos de la ZLC), casas de seguridad, helipuertos, pequeñas pistas de avión y muelles, así como puntos de reuniones clandestinas.

Se involucran los trabajadores de la ZLC, el gobierno de la ZLC, el gobierno beliceño y mexicano en donde participan autoridades como la policía federal, agentes aduanales, militares y marinos. Los agentes aduanales se encargan de agarrar el dinero para que los fayuqueros puedan seguir trabajando. Los fayuqueros pagan una buena cantidad o lo que a ellos les pidan, otorgándoles, por ejemplo, una hora para que los fayuqueros trabajen hasta que llegue el agente del siguiente turno. En caso de que la situación se complique por una dificultad en el paso de la fayuca por las medidas restrictivas de las autoridades, los fayuqueros se dedican a robar en la localidad de Subteniente López como medio para generar ingresos.



Mapa 2.- Zona Libre de Corozal (Belize) y su entorno.

Fuente: Google Maps. Elaboración propia

En la red de contrabando que opera en el sector fronterizo Chetumal-Corozal intervienen los importadores de cigarrillos y licores radicados en Corozal (chinos, indios y mexicanos del centro del país), balseros, cargadores, “halcones” (vigilantes e informantes a sueldo al servicio de contrabandistas y narcotraficantes), choferes, agentes aduanales y policías estatales en México. El vínculo entre estos actores suele ser directo, persona a persona, derivado de relaciones de parentesco o amistad. Es así como el contrabando ha sido el principal

generador de empleo e ingreso para un número importante de personas en comunidades como Subteniente López.

Diseño Institucional en la Cadena de Valor de Mercancías en General

Quizá uno de los mayores problemas detectados en la cadena de valor de mercancías en general se presenta en el eslabón de traslado de la mercancía. El problema emerge cuando el personal de aduana, con los que ya se han establecido hábitos que permiten la operación, son removidos, o bien se cambia a los superiores. Aquí pasa un tiempo, algunos días, en que los fayuqueros tienen que ponerse de acuerdo con estas nuevas personas. Si urge el traslado, se opta por pasar de noche por el río o por tirar las bolsas y dejar que la corriente los lleve a un lugar donde son rescatados. En cuestión de días se restablece el procedimiento no formal y el traslado se hace como de costumbre. En esto participan los agentes en los puntos de revisión y las autoridades que también reciben una compensación monetaria.

Otro de los problemas que se identifican, aunque no se construye el Ensamble correspondiente, se relaciona con el transporte, pues hay revisión en las fronteras estatales. Existen pasadores que se trasladan en líneas de autobuses con las bolsas empacadas en la zona libre cuya rutina éstos ya conocen. El pase se facilita pues ya están acostumbrados a recibir una compensación monetaria por permitir llevar valores de mercancías que exceden la franquicia permitida. El traslado en tráileres también opera de la misma manera en las revisiones aduaneras de las fronteras estatales. El problema se da

cuando los oficiales son trasladados y llegan nuevos, situación que exige un acercamiento y negociación para permitir la continuación de la rutina.

Mecanismos institucionales	Actores					
Ley de Migración última reforma 2022	Oficiales de migración		Personal de la SEDENA y SEMAR	Pasadores	Mayoristas	Transportistas
Ley Aduanera aprobada 1995, última reforma 2021	Oficiales de Aduanas	Superiores de los Oficiales de Aduana	Personal de la SEDENA y SEMAR	Pasadores	Mayoristas	Transportistas
Uso y costumbres del personal de migración (INM): hábitos y rutinas	Oficiales de migración		Personal de la SEDENA y SEMAR	Pasadores	Mayoristas	Transportistas
Uso y costumbres del personal aduanero (México): hábitos y rutinas	Oficiales de Aduanas	Superiores de los Oficiales de Aduana	Personal de la SEDENA y SEMAR	Pasadores	Mayoristas	Transportistas
Ley de la Zona Libre de Corozal (Belice) asuntos aduaneros	Gerente General de la Zona Libre	Guardias de Seguridad		Pasadores	Mayoristas	Transportistas
Uso y costumbres del funcionamiento de Aduanas en la Zona Libre (Belice): hábitos y rutinas	Gerente General de la Zona Libre	Guardias de Seguridad		Pasadores	Mayoristas	Transportistas

TABLA 2. ENSAMBLE DE DINÁMICAS TERRITORIALES DEL PROBLEMA: CAMBIO DE PERSONAL EN LA ADUANA

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

En el eslabón de Acopio (figura 2) se presenta el arrendamiento ilegal de inmuebles para ser usados como bodegas. Para ello se utilizan casas habitación de la localidad de Subteniente López. Dada la naturaleza de esta actividad, ocasionalmente existe revisión por los agentes de aduana, por lo que los fayuqueros han tenido que cambiar de lugar a estas pseudo bodegas. De esta manera, se han incorporado a este negocio viviendas de las localidades circundantes a la Zona Libre, del lado mexicano. La población generalmente se entera de estas actividades, pero cooperan al mantenerlo en secreto pues algunos de los miembros de familia son parte de estas prácticas no formales. Las autoridades de las localidades como delegados y subdelegados también tienen conocimiento, pero no dan aviso a las autoridades de aduanas e incluso reciben una compensación monetaria por permitirlo.

Igual que con las mercancías en general, el transporte de estos productos ilícitos en ocasiones enfrenta los problemas de cambios de los agentes aduanales en los puntos de revisión. Esto implica nuevas negociaciones y ajustes en horarios de traslado que afecta a la cadena de acopio, almacenamiento y traslado. Sin embargo, se ha logrado la continuidad de las actividades.

Como consecuencia del cierre de la frontera por la pandemia, la actividad en la frontera se redujo mucho. Permaneció cerrado de marzo de 2020 hasta febrero de 2022. Gradualmente se ha ido recuperando la visita de mexicanos, pero el comercio no formal permaneció reducido o aún no visible.

Sin embargo, esta frontera siempre regresa a esta dinámica que lo caracteriza, el comercio formal y no formal pues es una fuente importante de empleos e inversiones formales y no formales de la región fronteriza que impacta en el norte de Belice y en el sur de Quintana Roo.

Lo que ha transcurrido de 2023, es visible una reactivación de nuevos y modernos locales con ropa, zapatos, bolsas, perfumería de mejor calidad, así como también una nueva modalidad de embarque de bolsas de mayor tamaño y estibados en camionetas tipo van para su cruce transfronterizo. Esto abre una nueva modalidad con la misma estructura de arreglos institucionales formales y no formales que permiten el traslado de estas mercancías hasta al interior del país de México.

Sobre la evolución de las interacciones

Se plantea una narración parcial de las interacciones a partir del Ensamble y algunas pistas de indagación que surgen a partir de ella. La narración es parcial al solamente plantear la información obtenida de un actor del Ensamble que consiste en el problema del acopio de mercancías en vivienda (tabla 3). El informante da cuenta de los recursos (tangibles e intangibles) que ponen en juego los actores y la movilización de recursos materiales como financieros o los inmateriales como las capacidades, conocimientos o vínculos con otros actores.

Los propietarios de las viviendas que arriendan sus espacios como bodegas para el acopio de las mercancías adquiridas por los

fayuqueros en la ZLC establecen este acuerdo porque la paga de la renta es significativa. De hecho, les hacen anexos a sus viviendas utilizando sus recursos financieros porque les representa una inversión redituable. Además, los propietarios les aseguran a los fayuqueros la protección del acopio dado que mantienen una comunicación con los vecinos y las autoridades de las localidades donde se ubican las viviendas-bodegas con el pago de una recompensa para que la renta del espacio se mantenga en secreto.

Mecanismos institucionales	Actores					
Uso clandestino de viviendas como bodega: hábito y rutina	Propietario vivienda	Arrendatario mayorista	Vecinos de las viviendas	Vigilantes que dan aviso	Delegados o Subdelegados de las localidades	Organizaciones criminales

TABLA 3. ENSAMBLE DE DINÁMICAS TERRITORIALES DEL PROBLEMA: ACOPIO DE MERCANCÍA EN VIVIENDAS
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

En cuanto al arrendatario mayorista, este paga una buena renta porque tiene la capacidad financiera y porque también considera la seguridad de la mercancía. Utiliza su capacidad de percatarse de la lealtad y confiabilidad de las personas y de la relación que éste mantiene con los vecinos. También considera el conocimiento del negocio (comercio no formal) que tiene la persona que le renta para llegar a acuerdos sobre el pago considerando la seguridad de la mercancía.

A su vez, los vecinos de las viviendas utilizan sus relaciones de parentesco y/o amistad para enterarse de lo que acontece en la localidad y en la frontera México-Belice. Comunican, a los que rentan las viviendas como bodegas, cualquier sospecha o rumor tanto del

entorno como de las autoridades de aduana o militares que pueda poner en riesgo el acopio de mercancía. Tienen arreglos con otros de la comunidad para prestar protección sobre ese resguardo.

De manera similar, los vigilantes que dan aviso son como investigadores privados. Usan su capacidad de detección de anomalías, tanto de la gente en general, los vecinos y las autoridades. Están siempre en alerta y comunican el mínimo detalle a los fayuqueros, previniendo así la incautación de las mercancías por la revisión de las viviendas que sirven de bodegas o cualquier sospecha de alguna información filtrada.

Por su parte los delegados o subdelegados de las localidades, quienes siempre están atentos a los nuevos acontecimientos en su entorno, son parte de esta organización pues con la aceptación de una recompensa permiten el uso de las viviendas como bodegas de estas mercancías. Usan su influencia política con la población y las autoridades fronterizas, así como la información privilegiada para dar aviso o protección a los otros integrantes de esta organización.

Finalmente, las organizaciones criminales usan recursos monetarios para pagar por la protección de los otros integrantes de la organización o por la confiabilidad de la información. Emplean el conocimiento que tienen de las redes y de las autoridades que participan para adelantarse a sucesos perjudiciales. Tienen la capacidad de conocer las decisiones de remoción de autoridades y preparan los nuevos acuerdos para que la organización siga funcionando sin mucha interrupción a la estructura y para que el

encadenamiento siga funcionando y mantengan a los clientes con el abasto de las mercancías.

Esta narrativa parcial revela los recursos que ponen en juego los actores para mantener el traslado de mercancías de la frontera México-Belice hacia el centro y norte de México. Se constata que los recursos tangibles e intangibles se movilizan para la atención del problema que permite mantener la actividad comercial transfronteriza.

La construcción de hipótesis plausibles requiere de una narración más amplia de la evolución de las interacciones que el Ensamble permite ubicar. Por ahora no se cuenta con la información suficiente para cumplir con esta tarea. De todas formas, se plantea una proposición que sugiere vías de indagación prometedoras para entender la articulación de los mecanismos institucionales formales y no formales en la dinámica del comercio no formal transfronterizo.

Las reglas de operación que regulan el cambio de personal en las aduanas, no garantizan el cumplimiento de las disposiciones formales y deja amplio margen para la actuación discrecional de todos los actores, que estructuran sus relaciones con base en la lealtad y confidencialidad para mantener prácticas corruptas.

Reflexiones finales

El diseño institucional del comercio no formal transfronterizo emerge de la articulación de los mecanismos institucionales formales y no formales. Esta perspectiva contrasta con la mirada habitual que acota dichos diseños a su componente formal.

Para dar cuenta de esta articulación se adopta una perspectiva centrada en el estudio de las interacciones que establecen actores individuales y colectivos. Para ello se propone el uso del Ensamble de dinámicas territoriales, herramienta metodológica coherente con esa perspectiva.

En la experiencia que se valora, se aprecia que la articulación de los mecanismos institucionales formales y no formales se manifiesta en una brecha significativa entre ambos tipos de mecanismos. Esta situación propicia el comportamiento discrecional de los actores que estructuran sus relaciones con base sobre todo en los mecanismos no formales.

El análisis de los patrones de acción, las rutinas, se convierte en una veta de análisis cuyos resultados ofrezcan sugerencias para reducir la brecha señalada entre los mecanismos institucionales, situación que resulta pernicioso para impulsar cualquier iniciativa de desarrollo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Arts y Leroy (2006) *Institutional Dynamics in Environmental Governance*. Dordrecht, Springer.

Chong Ho Yu (2006) Abduction, Deduction, and Induction: Their implications to quantitative methods. Paper submitted to AERA 2006.

Hodgson (2008) The Concept of a Routine. En Becker, M. *Handbook of Organizational Routines*, Cheltenham, UK, Edward Elgar, pp. 15-28.

Ken Rodríguez, Crucita A. (2001). "La mujer beliceña en la región fronteriza: aspectos sociodemográficos y su participación

económica en Mujeres en las Fronteras: Trabajo, Salud y Migración (Belice, Guatemala, Estados Unidos y México) Coordinadora Esperanza Tuñón Pablos. Editorial Plaza y Valdés. México, pp. 187 - 204.

Ken, Crucita y Morales, Federico (2022). Diseño institucional del comercio no formal en regiones fronterizas: una propuesta metodológica en Martínez et al. (coords). *El orden mundial reconfigurando las teorías, las políticas públicas regionales y sus resultados migratorios*. Volumen I. Colección: Escenarios territoriales ante la reconfiguración del orden mundial. México, Instituto de Investigaciones Económicas-UNAM, Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A. C. pp. 103-114.

Morales, Federico y Jiménez, Fredy (2018) *Fundamentos del territorial. Actores, dimensiones, escalas espaciales y sus niveles*. México, CEIICH-UNAM.

Morales, Federico (2021) Ensamble de dinámicas territoriales. Documento de trabajo. México, Instituto Nacional de Formación Política de Morena.

Morales, Federico (2023) Dinámica de rutinas: aportes para el estudio de la gobernanza multiniveles. *Revista De Estudios Regionales Nueva Época* 1 (2):184-202. <https://doi.org/10.59307/terne1.253>.

Noticaribe. (2013). Apertura de nuevo puente fronterizo trae la ruina a la comunidad de Subteniente López. 23 mayo, 2013. Consultado en <https://noticaribe.com.mx/2013/05/23/apertura-de-nuevo-puente-fronterizo-trae-la-ruina-a-la-comunidad-de-subteniente-lopez/>

Scott, W. R. (2001) *Institutions and Organizations*. Thousand Oaks, Sage.

Sierra Sosa, Ligia. (1994). *Subteniente López. Un pueblo en la frontera México-Belice*. Chetumal, Quintana Roo, Centro de Investigaciones de Quintana Roo.

Capítulo dos

Canales comerciales no convencionales: intercambios en ciudades fronterizas venezolanas

Mario Valero Martínez



Autor: Rafael Sánchez M. Título de las Obras: Otras Cartografías, Cuerpos comprimidos, maleta y movilidad. Mixta/papel. 50x38. Año 2024

Introducción

Uno de los componentes dinamizadores de las interacciones humanas en las ciudades emplazadas en los territorios de fronteras es, sin duda alguna, el comercio, incluso si en ellos prevalecen los obstáculos, las obstrucciones y las disputas geopolíticas. La proximidad es un factor decisivo en la intensidad y la dirección de los flujos y se potencian con la disponibilidad de infraestructuras viales, medios de transporte, así como de plataformas comunicacionales de conexión ciberespacial. En escalas territoriales más amplias, las relaciones comerciales bilaterales, ámbito internacional de atención de instancias gubernamentales, junto a los convenios y alianzas comerciales emprendidas por asociaciones, gremios y demás agentes empresariales, ejercen efectos desencadenantes tangenciales en esas interacciones. Un aspecto transversal de alta influencia en Latinoamérica, que en unos casos valora, fortalece y agiliza, en otros estigmatiza, traba y ralentiza los intercambios comerciales entre comunidades limítrofes, se define en la aplicación de políticas públicas nacionales diseñadas para las fronteras.

Las movilidades humanas ligadas al comercio conforman complejos paisajes fronterizos frecuentemente analizados desde la tradicional dicotomía clasificatoria del comercio formal e informal, respondiendo a la naturaleza y procedencia legal o no de la distribución, comercialización, oferta y adquisición de bienes y servicios. En las panorámicas tradicionales que exhiben estos paisajes, *el comercio informal* ocupa destacado lugar y se define como toda actividad, intercambio y transacción evasora de los requisitos, procedimientos y legislaciones aplicadas al comercio formal, y generalmente se incluye, indistintamente, al mercadeo familiar de los habitantes en las ciudades de fronteras, a los vendedores ambulantes y las variantes del comercio callejero, a los comerciantes de diferentes rangos -pequeños, medianos, grandes- que a través de variados mecanismos eluden las reglamentaciones formales de las negociaciones transfronterizas, a las redes de contrabando de productos falsificados de reconocidas marcas comerciales, al tráfico de productos subsidiados, así como a la mercancía de baja calidad mercadeada en transacciones fraudulentas.

Esta es una corta enumeración de la extensa lista de operaciones identificadas como informales; por su variedad y propósito, no son pocas las dudas que surgen al reunir bajo el mismo paraguas esa amalgama de prácticas comerciales que, en el caso específico de las ciudades de fronteras se incrementa el inventario. A esto se agrega la moldeable aplicación del término informal equivalente a prohibido, clandestino, subterráneo, sumergido, negro, hormiga, invisible, oscuro, contrabando de extracción, paralelo, familiar, no registrado, ambulante, entre otros, utilizados para describir diversas

negociaciones comerciales consideradas ilegales o ilícitas. Lo informal se presenta, en síntesis, como fechoría o delito, aunque paradójicamente, gran parte de esta actividad se acepta, comparte y compite en los espacios del comercio formal; igualmente lo informal se trastoca, hasta exhibirse en indiscriminadas imágenes negativas que, para las ciudades de fronteras se emplean en amplia cobertura.

Por otra parte, es cada vez más el reiterado cuestionamiento al contraste que suele presentarse entre comercio formal e informal, puesto que su habitual división como polos opuestos, lícito versus irregular, no refleja cabalmente los complejos entrelazados de imperceptibles conexiones negociadoras que entrecruzan a instituciones, agentes y actores dedicados a realizar ambas faenas, desdibujando el infranqueable límite que tradicionalmente define a estos movimientos comerciales, especialmente cambiante y ambiguo en la esfera informal. Para De Soto (1987, 12-23) la informalidad no “es un sector preciso ni estático de la sociedad, sino una sombra de penumbra que tiene una larga frontera con el mundo legal y donde los individuos se refugian cuando los costos de cumplir las leyes exceden los beneficios”. En efecto, no se caracteriza por la inmutabilidad, todo lo contrario, en lo comercial es un campo dinámico, diverso y en ascenso que sus agentes expanden al cruzar esa larga frontera y cualquier barrera sin complejos ni rubores, configurando espacios comerciales híbridos que se organizan desde múltiples canales de participación para acoplarse, realizar transacciones y relacionarse directa e indirectamente con los agentes del sector formal, las instituciones estatales y los consumidores

Este entretrejimiento y en general la informalidad económica se ha estudiado en diversas perspectivas, abordando desde reseñas históricas sobre su origen, la evolución y las variadas versiones del concepto, hasta alcanzar indagaciones reivindicativas que apuntan a su importancia en el desenvolvimiento económico y laboral en naciones, regiones, ciudades y fronteras; lejos de demonizarse, en algunos casos la informalidad se asume como una realidad intrincada con muchos vértices de impacto social que sugiere renovaciones conceptuales e interpretativas pues, como señalan Portes y Haller (2004, 43) “la complejidad de las relaciones entre Estado y la economía informal y las múltiples formas que adopta, hacen imposible analizar este fenómeno simplemente desde el punto de vista de la evasión tributaria”. En algunos enfoques sobre esta temática se propone, además, interpretar la informalidad como las prácticas funcionales de instituciones y agentes que se mueven en el ambiguo campo la legalidad y lo indebido. En este último caso se plantea diferenciar lo informal de lo ilícito, como lo han señalado entre otros los citados Portes y Haller al apuntar en sus trabajos de economía tres categorías: formal, informal e ilegal, ubicando en esta última las acciones delictivas vinculadas al contrabando.

Diferenciar lo informal de ilegalidad o ilicitud no implica desconocer otros híbridos entramados que se podrían establecer con las instituciones formales, este binomio tiene sus específicos espacios en el contrabando organizado en redes delincuenciales dedicadas al tráfico de variada mercancía, desde medicamentos falsificados o no, hasta armamento de guerra que, como señala Naim (2006) conforman una enorme zona gris de transacciones movilizadas entre lo

reglamentado y la infracción con tentáculos y sólidas relaciones en estamentos de los sectores público y privado, hasta penetrar sistemas de gobiernos; una realidad global creciente que también compite con fuerza y eficacia en la disputa por el control y la expansión de los espacios del comercio global.

Aunque la pertinente distinción contribuye a establecer parámetros diferenciadores entre informal e ilícito, en tanto que la informalidad no es necesariamente una acción delictiva, aún se sigue transmitiendo con mucha fuerza su imagen negativa, especialmente en los estudios sobre las fronteras; lo es de manera acentuada para el caso de las ciudades de Venezuela en su vecindad con Colombia. La informalidad aplicada en estos ámbitos tiene mala fama, igual se califica al contrabando de combustible, medicamentos adulterados y al mercadeo familiar, al uso de trochas y al paso formal, al vendedor ambulante y al comerciante; también se personaliza, informal es el maletero, el carretillero, el bachaquero, el taxi-mula y el trochero¹, epítetos asociados al contrabando, aunque generalmente no son trabajos delictivos. Lo informal es el comodín empleado para identificar a toda relación no convencional que involucre las movilidades e interacciones fronterizas binacionales, especialmente relacionadas con el intercambio comercial.

¹ Cada uno de estos términos se aplican a quienes transportan mercancías en las fronteras de Venezuela y Colombia, en el caso específico del bachaquero se utiliza para señalar a quienes trafican con mercancías, no obstante, es un término generalizado a toda práctica comercial calificada de informal.

Estos juicios y prejuicios no sólo se repiten con frecuencia en los estudios especializados sobre las fronteras, también forman parte del áspero discurso institucional en actores gubernamentales, al tiempo que son popularizadas percepciones que tienen eco en gremios de empresarios y comerciantes. Al no distinguirse entre acciones ilícitas y movi­lidades de los habitantes que incluyen el mercadeo para el consumo familiar, se tiende a distorsionar y estigmatizar su vida cotidiana en las ciudades de fronteras, caracterizada por la configuración de *interacciones no convencionales* que resultan de habitar entre cercanías territoriales limítrofes; igual ocurre con otros intercambios habituales que protagonizan diversos agentes comerciales en sus negociaciones locales interfronterizas. Tratar estas realidades bajo la óptica del comercio informal, léase ilegal-ilícito, limita la comprensión de las relaciones urbano-fronterizas entre Venezuela y Colombia, al tiempo que minimiza la valoración de las potencialidades del intercambio y la cooperación entre comunidades y gremios locales.

La propuesta

En el caso venezolano, el argumento del comercio informal asociado a contrabando como delito generalizado en las ciudades de fronteras ha sido una constante acentuada en el discurso institucional en estas décadas del presente siglo, entremezclado con el uso de las fronteras en la conflictividad geopolítica bilateral. También con esta estrategia se ha buscado evadir responsabilidades y solapar los fracasos de gestiones gubernamentales, al intentar enfocar la atención nacional en el contrabando fronterizo de productos subsidiados como

una de las causas principales de la crisis social y económica venezolana, especialmente desde su agudización a partir del año 2014, al extremo de considerarse en años posteriores como compleja crisis humanitaria. En correspondencia con este escenario y anteponiendo en unos momentos la conflictividad bilateral y en otros planteándose el objetivo de combatir el comercio informal, se militarizaron y decretaron estados de excepción y cierres totales de las fronteras, tal como ocurrió en los años 2010 y 2015, así como cierres parciales y marcadas restricciones para las movimientos humanos y comerciales impuestas entre los años 2016 y 2022, en medio de intermitentes rupturas de las relaciones bilaterales.

Estas decisiones, sin parangón en la historia de las fronteras venezolanas, ni siquiera en eventos pasados de difíciles relaciones diplomáticas², impactaron negativamente en sectores comerciales y de igual manera en el desempeño de la productividad de la pequeña y medianas empresas localizadas en las ciudades de fronteras, del mismo modo afectaron las dinámicas territoriales al bloquear o restringir, según la medida y el momento, los flujos comerciales y las rutinarias movilidades humanas transfronterizas. Al cortar y reprimir toda comunicación binacional, los ciudadanos-habitantes de las fronteras y demás actores dedicados al comercio, buscaron suplir el abastecimiento de bienes y servicios a través de vías alternas establecidas con las vecinas ciudades colombianas en torno a las

² En este caso nos referimos a la década de los años setenta y ochenta, cuando se presentaron varias crisis bilaterales relacionadas con el reclamo colombiano sobre la delimitación del Golfo de Venezuela, así como por las incursiones y acciones de las guerrillas colombianas en territorio venezolano.

cuales han gravitado geográfica e históricamente formales interacciones culturales y comerciales. En estos escenarios, actores económicos y comunidades locales reestructuraron los canales de comercializaciones no convencionales en diferentes escalas territoriales que, forzadas por las circunstancias, utilizaron las rutas no oficiales denominadas trochas para el transporte y circulación de las mercancías, vías que antes eran usadas, casi exclusivamente, para el contrabando comercial, el narcotráfico y otras actividades delictivas controladas por grupos delincuenciales, paramilitares (Rastrojos, Urabeños, Clan del Golfo, La Línea), guerrillas (ELN, FARC, FBL) y otras bandas criminales, algunas con la anuencia y en colaboración con organismos y cuerpos de seguridad del estado venezolano. Atajos que, de igual manera, servían de puente de comunicación para las relaciones cotidianas de las comunidades en sus proximidades fronterizas, pero también se utilizaron como rutas alternas para el tránsito de la masiva emigración venezolana iniciada en el año 2016, producto de la creciente crisis social y económica nacional.

El uso de los canales no convencionales traspasó los espacios urbano-fronterizos inmediatos al expandirse los flujos comerciales a escalas regionales con la intervención de actores y agentes de diversa naturaleza, algunos paradójicamente, miembros del estamento gubernamental venezolano que entraron competir en la disputa de rutas y apropiación de trochas con la finalidad de controlar la circulación de mercancías, la extorsión a comerciantes, migrantes y transeúntes, conformando un complejo panorama fronterizo de múltiples, opuestos y entreverados intereses locales y regionales. No obstante, estos caminos paralelos a los pasos formales, y la

configuración de estos canales no son novedad fronteriza, han formado parte de históricas dinámicas comerciales surgidas en gran medida, como resultado de vivir en territorios vecinales de fronteras abiertas, solo que la diferencia de su reutilización en dos décadas del siglo XXI es que se reconstruyen y amplían la funcionalidad en inéditos contextos determinados por los cierres de las fronteras y la imposición de obstáculos oficiales a las vías de comunicación formal para las transacciones e intercambios legales transfronterizos, en un ambiente de conflictividad bilateral marcado por el juego de intereses geopolíticos nacionales.

Bajo estas perspectivas se aborda en este texto los canales comerciales no convencionales en las fronteras del occidente de Venezuela en sus contigüidades limítrofes con el oriente colombiano, especialmente entre el estado Táchira y el departamento Norte de Santander y de manera particular en el subsistema urbano-fronterizo conformado por las ciudades de San Antonio y Ureña en sus conexiones con Villa del Rosario y Cúcuta, ámbito del mayor flujo relacional que se ha estructurado entre ambos países (Mapa 1). La indagación forma parte del proyecto global de investigación sobre las fronteras de Venezuela³ que plantea en sus objetivos fundamentales, comprender las reconfiguraciones de las interacciones territoriales fronterizas a partir de la segunda década del presente siglo, examinadas en este caso, desde los interrelacionados campos de la

³ Trabajo resultado de la investigación titulada: Estudio de los complejos cambios socioespaciales surgidos en las fronteras de Venezuela desde la segunda mitad del presente siglo y la exploración de alternativas para la reconstrucción de las oportunidades sociales orientadas al desarrollo humano fronterizo, aprobado por el Consejo de Desarrollo Científico Humanístico Tecnológico (CDCHT)/ULA, código NUTA-H-417-21-09-B.

geografía comercial, definida en el estudio de los procesos espaciales de organización, tipología disposición, intermediación y flujos de mercancías en diferentes escalas e impactos territoriales, y la geografía política encargada de explorar la espacialidad de complejos sistemas de relaciones determinados por los entendimientos y las concertaciones, las diferencias y conflictos surgidos en los escenarios de acciones y tensiones derivadas de los quehaceres individuales y sociales, así como la participación de actores y agentes que tienen sus específicos objetivos (Valero, 2021); entendiendo, en todo caso, que el comercio es asimismo, un factor de poder, control y disputa de espacios y territorios.

El capítulo se organiza en tres articuladas partes. En la primera se aborda de manera sucinta el significado histórico que tuvo en las tres últimas décadas del siglo XIX, la producción y comercialización del café en las dinámicas fronterizas del occidente venezolano y sus actores, interconexiones comerciales y humanas con el oriente colombiano. Se trata de prestar importancia al comercio cafetalero como componente en la consolidación y expansión del espacio urbano-fronterizo de intensas relaciones formales e interacciones no convencionales binacionales.

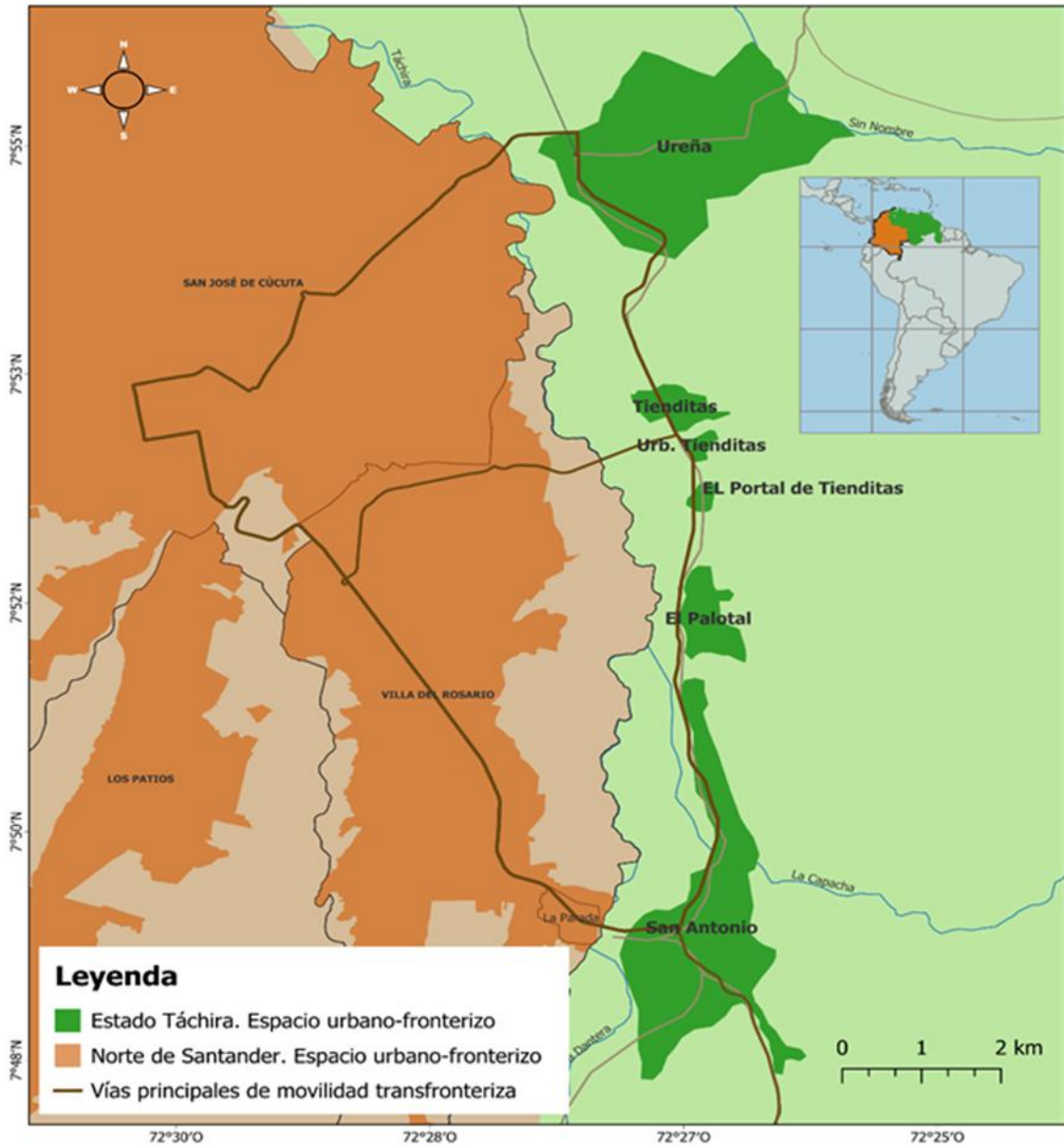
En la segunda parte se revisan los elementos más destacados que han influido en las reconfiguraciones de las dinámicas, los flujos y los canales comerciales en las ciudades San Antonio y Ureña del occidente venezolano y Cúcuta del oriente colombiano, en contextos de fronteras abiertas. Estos aspectos abordados en Valero (2002, 2008) y en el estudio sobre el significado de las políticas de desarrollo fronterizo en Venezuela (Valero, 2020c), se retoman para este capítulo

en renovada interpretación como precedente comparativo de los inesperados cambios e intercambios comerciales y humanos en estas ciudades de fronteras.

La tercera parte se dedica a explorar en los ámbitos limítrofes seleccionados para esta pesquisa, los perjuicios causados al comercio por el cierre de fronteras en los años 2010 y 2015, así como otras restricciones impuestas a las movilidades y los flujos comerciales entre los años 2016 y 2022. Especial atención se presta a las vías alternas surgidas para evadir tanto los obstáculos territoriales como socioespaciales, y reestablecer, al margen de las decisiones oficiales, las interacciones y las relaciones comerciales a través de canales no convencionales transfronterizos. Para este último aspecto se examina la información suministrada por ocho actores dedicados a diferentes actividades comerciales, consultados a través de un instrumento diseñado especialmente para conocer sus modos de operar, con el objeto de mapear procesos y rutas de comercialización en las ciudades de fronteras del estado Táchira y el departamento Norte de Santander, incluyendo el seguimiento a dos actores vinculados a instancias gubernamentales en el control de una parte importante del comercio fronterizo.

Se complementa esta parte con unos apuntes sobre la reapertura de las fronteras con horario controlado desde el último trimestre del año 2022, iniciativa impulsada por el nuevo gobierno de Colombia presidido por Gustavo Petro en el marco del restablecimiento de las relaciones diplomáticas y comerciales con Venezuela, favorecidas por la afinidad político-ideológica entre los gobernantes de ambos países; especialmente se reseña la situación comercial en que se encuentra

las ciudades de San Antonio y Ureña post- reapertura de las fronteras y la recomposición de los canales comerciales formales y no formales transfronterizos.



Mapa 1.- Área de estudio comercio transfronterizo no convencional
Fuente: Elaborado por Mario Valero Martínez

Comercio, redes e interacciones en contexto histórico

El comercio se valora como un componente determinante en la configuración de los vínculos humanos en las fronteras venezolanas, especial significado tuvo en las densas transformaciones ocasionadas por el auge de la producción y comercialización de café en las tres últimas décadas del siglo XIX en el estado Táchira, extendido a las contigüidades limítrofes colombianas del departamento Norte de Santander que cimentaron las bases para la consolidación del ámbito geográfico de mayores e intensas relaciones socioespaciales interfronterizas entre los dos países. Antes, informaba en 1866 el Cónsul de Venezuela en Cúcuta⁴, la economía del Táchira estaba estancada por dos causas principales, en una describió los problemas y las limitaciones en la producción del café a los que agrega la escasa exportación de cueros, cacao ajo y panela, así como el daño causado por el ruinoso impuesto aplicado a las exportaciones provinciales; la segunda causa la definió en “el estado de guerra en que se encontraba la región desde hace muchos años”, refiriéndose a las constantes incursiones o invasiones organizadas desde las fronteras colombianas por caudillos locales en las disputas políticas en Venezuela.

En otro momento Velásquez (2009,19) señala que el estado Táchira era una comarca de pequeñas poblaciones, minúsculas aldeas, escasos habitantes, aislada, donde “se solía cultivar no más de lo necesario para su austero vivir; en lo económico era un poco más

⁴ Memoria que dirige el Ministerio de Relaciones Exteriores al Cónsul de Venezuela en Cúcuta en octubre de 1886. En: Cuestión de Comercio de tránsito y Navegación Fluvial. Caracas. Imprenta del Federalista. 1868.

autárquica y el comercio se fundaba en el trueque”. Pero con la expansión de la economía cafetalera se generó un proceso de transformación que reorganizó y revalorizó este territorio limítrofe, aunque en algunas haciendas se sembraba la semilla del cafeto desde finales del siglo XVIII⁵. Así encontramos que en la espacialidad rural se propagó rápidamente el cultivo de café favorecido por condiciones físico-ambientales, modificando sus estructuras productivas; según Cunill (1999, 1068) este cultivo posibilitó el “nacimiento de sectores campesinos independientes, que basaban su economía en la propiedad de pocas hectáreas. Son pequeñas unidades de explotación que se trabajan manualmente, con la colaboración de toda la familia, que participa en todo el proceso de producción. Igualmente, las ciudades y localidades urbanas en sus incipientes conexiones geográficas nacionales, adquieren un rol de primer orden en la construcción de las redes de comercialización transfronteriza, conformando todo un espacio de complementaria actividad económica.

Un factor clave en estos escenarios fue la incursión de consorcios comerciales europeos con especial participación alemana, en la inversión destinada a la producción y exportación de café desde inicios de 1870, realizada en el contexto expansivo de creciente demanda de este producto en los mercados internacionales. En la ciudad de San Cristóbal, capital de la entonces provincia del Táchira,

⁵ En las referencias históricas del café en el Táchira se reseña su origen a finales del siglo XVIII con el cultivo de café en la hacienda la Yegüera propiedad de Gervasio Rubio, promotor del cultivo en su hacienda que luego se convertiría en centro poblado, al que las autoridades de la Provincia de Mérida le asignaron en el año 1855 la toponimia de Rubio, en honor a su fundador.

se instalaron filiales de estas casas comerciales⁶ encargadas de las inversiones en producción, compra, almacenamientos y comercialización de café; cumplían funciones como entidades bancarias y financieras, al tiempo que controlaban y ofertaba la mercancía importada de Europa. Con similar esquema se organizaron casas sucursales de los mismos propietarios en Cúcuta, hoy capital del departamento Norte de Santander. En 1870 Goering (1964, 144) describía sus impresiones de viajero sobre este paisaje, resaltando “la fuerte capacidad productora de las vastas inmediaciones de San Cristóbal, así como la fácil comunicación con Maracaibo por Cúcuta en Colombia” que favorecían la agricultura y el comercio, destacando la importancia de la contribución no sólo comercial de las casas alemanas en el florecimiento de estas ciudades fronterizas.

Las rutas de comercio y cadenas productivas

En el próspero paisaje cafetalero, estas dos ciudades funcionaron como principales centros de acopio de las cosechas de café provenientes de sus ámbitos circundantes, formando parte esencial de las cadenas productivas y los canales de comercialización establecidos entre haciendas, fincas familiares en zonas productoras, centros de almacenamientos y distribución de las diferentes filiales comerciales, transportadas a través de las escabrosas vías terrestres y fluviales que conformaban las rutas formales de conexiones binacionales y transfronterizas para el envío en recuas y pequeñas

⁶ Las cuatro casas comerciales fueron: Casa August Lincke, (1860-1870), Van Diseel & Cía (1871-1875), Van Dissel & Thies, Van Dissel, Thies & Cía (1880-1892).

embarcaciones de las cargas de café con destino al mercado internacional. En síntesis, la importancia geoeconómica de las exportaciones se describe en el trayecto que enlazaba a las ciudades de San Cristóbal y San Antonio del Táchira asiento de la aduana venezolana, al cruzar el límite internacional fijado en la vaguada del río Táchira, se conectaba con Cúcuta en dirección a puerto Villamizar, escala de embarque del café para el transporte a través del tramo limítrofe del río Zulia hasta puerto Encontrados, sitio de trasbordo en la ruta a la ciudad de Maracaibo y de allí se exportaba a los mercados de Europa y Estados Unidos⁷.

En la medida en que la economía cafetalera crecía, estas vías de comunicación lentamente se reacondicionaban para tratar de hacer más eficiente el mercadeo nacional e internacional, manteniendo el uso predominante de las rutas de conexión entre los territorios nacionales⁸, incluso se preservaron cuando parcialmente se modernizó el transporte de mercancías con la construcción de algunos tramos de vías ferroviarias en ambos lados y el ferrocarril se utilizó como novedoso medio de movilización de las cargas de café, que en territorio fronterizo venezolano se puso en marcha en el último quinquenio del siglo XIX, aunque no faltaron las polémicas asociadas a los intereses bilaterales del empresariado local, tal como lo documenta Murguey (1985) en la minuciosa investigación sobre los

⁷ Peperkorn (1960, 185) describe con detalle el proceso de comercialización de café de la casa August Linckle & Cía., en los espacios fronterizos de Venezuela y Colombia.

⁸ Una de las rutas posteriores utilizadas durante largo tiempo se redefinió entre San Cristóbal, Rubio y San Antonio en Venezuela, en interconexión con Cúcuta, centro de almacenaje de las cargas de café, para ser transportados a puerto Villamizar (Colombia) y de allí trasladados a Encontrados en Venezuela y luego a Maracaibo para su exportación a Nueva York.

dilemas colombo-venezolanos, surgidos en torno al ferrocarril del Táchira y las disputas por el control de las rutas comerciales.

Las principales y rudimentarias vías de comunicación terrestre, igualmente se utilizaron en los itinerarios del importante movimiento migratorio de trabajadores y familias que arribaron al estado Táchira procedentes de diferentes regiones de Colombia estimulados por la dinámica laboral en torno a la producción de café motivados, según lo reseña Villafañe (1960, 18), por los altos salarios que se pagaban en su floreciente agricultura, a las que se sumaban contingentes de trabajadores temporales requeridos en los períodos de recolección de las cosechas en las fincas cafetaleras. Asimismo, tuvo gran influencia la presencia de migrantes europeos, no sólo de inversionistas, promotores y representantes de casas comerciales como fueron los alemanes y en menor proporción holandeses, también de italianos en el desempeño de labores agrícolas y comerciales. En los movimientos humanos internos predominaban los inmigrantes de las entidades andinas de Mérida y Trujillo, noroccidente del Zulia, así como de los llanos occidentales de Barinas y Apure; estos últimos con larga tradición desde tiempos coloniales en el comercio de ganado hacia las fronteras colombianas. La conjunción de estas corrientes migratorias no sólo contribuyó al acelerado desarrollo de la economía cafetalera, también influyó en los sustanciales cambios de los patrones demográficos y culturales en el fronterizo estado Táchira.

Interesa hacer especial referencia a los desencadenantes alcances generados por la inmigración colombiana como factor adicional en la consolidación y extensión de las interacciones entre los habitantes de las ciudades y localidades fronterizas, que desde sus tiempos

fundacionales habían establecido débiles redes de intercambios en pequeñas escalas comerciales y familiares, tal como ocurrió en las proximidades limítrofes del estado Táchira y el departamento Norte de Santander. A esto se sumó desde el punto de vista institucional, la legalidad establecida en la Ley venezolana sobre el comercio fronterizo con Colombia⁹ del año 1874, al permitir el libre mercadeo familiar siempre y cuando se realizara por el camino de uso público común entre Cúcuta y Táchira a través de la aduana de San Antonio¹⁰; disposición que se mantuvo vigente en las reformulaciones posteriores a dicha ley¹¹. En el año 1876 Villafañe (1960, 49) describía los movimientos comerciales rutinarios que desde San Cristóbal y sus alrededores realizaban los expendedores, en su mayoría mujeres, para abastecer de legumbres, hortalizas, frutos y otros víveres a los mercados de San Antonio y las adyacencias fronterizas de Villa del Rosario y San José de Cúcuta y, en sus retornos, traían de estos mercados “sal, cacao, arroz, etc., para el consumo de casas particulares, y también algunas baratijas de tienda y pequeños artefactos colombianos de uso doméstico”. Estas prácticas del mercadeo familiar consolidaron otros movimientos comerciales simultáneos a la economía cafetalera que contribuyeron a fortalecer

⁹ Ley XXII Sobre comercio Fronterizo entre Venezuela y Colombia de fecha 6 de junio de 1874; No obstante, la primera Ley sobre Comercio y Tránsito de Venezuela con Nueva Granada (Colombia) se aprobó el 4 de mayo de 1842.

¹⁰ Antecedentes institucionales de reconocimiento y facilitación del comercio y las movilidades nacionales y fronterizas sin restricciones se acordaron en el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación firmado entre representantes de Nueva Granada (Colombia) y Venezuela en el año 1842.

¹¹ Esta disposición, con alguna variante se mantiene en el Artículo 42 de la Ley XXII de hacienda sobre comercio de tránsito con Colombia promulgada en 20 de mayo de 1897. Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, 1987.

las relaciones del occidente venezolano y el oriente colombiano, particularmente intensificados en los ámbitos urbanos de San Antonio-Ureña con Villa del Rosario y Cúcuta.

Las huellas no tan ilícitas

En esta geografía comercial dejaban sus huellas binacionales las actividades ilícitas como el contrabando de café, ganado y el tráfico de otras mercancías evasoras del control aduanero. Nada novedoso, Codazzi (1841,505) en el Resumen de la Geografía de Venezuela, describe la importancia que podría llegar a tener el cantón de San Antonio del Táchira en el comercio con Nueva Granada, reseña el paso de ganado proveniente del llano a través de esta frontera con destino al consumo de la provincia de Pamplona y en escueta nota señala que “allí pueden reunirse negociantes que especulan con los productos de una y otra provincia”. Según Guerrero (1868, 24) en el año 1866 el contrabando en el Táchira lo hacía todo el mundo “puede asegurarse que todo lo compran para el uso, como cortes de pantalón, de enaguas, pañolones, pañuelos, herramientas, etc., vienen á comprarlo a Cúcuta ó al Rosario, por ser más barato y lo pasan de contrabando”. La actividad ilícita comercial también es tema recurrente en esta historia fronteriza, Villafañe (1960, 102) en los Apuntes Estadísticos del Táchira para el año 1875-1876 insinúa que el incremento de almacenes y tiendas en la Villa de San Antonio podría obedecer al contrabando procedente de la vecindad limítrofe, consecuencia de las ventajas derivadas en las diferencias en el pago de impuesto aduanero con relación a Colombia y la facilidad del tráfico de mercancías por rutas paralelas al paso oficial, a través del limítrofe río Táchira en

meses de bajo caudal de sus aguas; igualmente las atribuía al desorden y la corrupción de los empleados de la Aduana de San Antonio vinculados al contrabando.

Ardao (2002, 96-97) señala que había dos tipos de comercio ilegal en la frontera para el año 1872, uno de mercancías importadas por Maracaibo con destino a la ciudad de Cúcuta que luego eran introducidas ilegalmente a Venezuela; “el otro eran las mercancías vendidas en los comercios de Cúcuta y compradas por gente del pueblo y los comerciantes detallistas venezolanos. Para ambos tipos de contrabando la vigilancia era imposible”. Este es el otro vértice de las prácticas comerciales en las ciudades fronterizas que, desde entonces ya cruzaban las líneas entre el mercadeo ilícito y la oferta legal de variadas mercancías en el comercio formal de la vecina frontera venezolana; recurrente mecanismo que posteriormente será centro de atención y foco de las controversias en torno al denominado comercio informal o contrabando binacional.

Tres aspectos se pretenden mostrar en la sumaria lectura decimonónica del comercio cafetalero en las ciudades de fronteras, en primer lugar destacar su importancia en la configuración de redes de comercialización transfronterizas que se extendió al reforzamiento geográfico de mixturas culturales definidas en las interacciones socioespaciales entre vecindades limítrofes, componentes clave en la consolidación del ámbito de más alta movilidad humana, así como del mayor dinamismo comercial y sus expresiones no convencionales entre Venezuela y Colombia. En segundo lugar, resaltar el significado de las interacciones e intercambios bilaterales asumidos tácitamente bajo el criterio de *fronteras abiertas*, aun cuando cada Estado-nacional

contaba con sus legislaciones aduaneras, aplicaba sus políticas de control migratorio y establecían demás reglamentaciones al comercio fronterizo que, en todo caso no generaban grandes obstáculos a intercambio bilateral; tampoco lo fue el escenario geopolítico caracterizado por las prolongadas discrepancias en torno a las definiciones y demarcaciones de los límites territoriales. En tercer lugar, se subrayan las transacciones realizadas por comerciantes locales que se desplazaban entre la legalidad y la ilegalidad, así como en las prácticas rutinarias del mercado familiar y al menudeo en la movilidad interfronteriza que los autores citados, Guerrero, Villafañe y Ardao identifican como contrabando de la “gente del pueblo”, pero que en nuestras lecturas se interpretan como prácticas comerciales no convencionales originadas en la propia naturaleza y las dinámicas surgidas de vivir en ciudades y localidades fronterizas inmediatas, diferenciándose de otros eslabones estructurados en grandes redes de contrabando de café y ganado a escalas regionales y nacionales.

Virajes del intercambio comercial entre ciudades de fronteras

En momentos en que el fronterizo estado Táchira había alcanzado privilegiada posición en la producción cafetalera nacional al finalizar el siglo XIX, la comercialización internacional entró en declive hasta agudizarse en la tercera década del siglo veinte¹², el impacto fue

¹² Entre los factores causantes de la crisis cafetalera se destacan la expansión competitiva de la producción de café en Brasil que a principios del siglo veinte era su principal producto de exportación, posteriormente el descenso de los precios en el mercado mundial ocasionado por la depresión económica de del año 1929, también se alude a los efectos devastadores de las dos guerras mundiales y al surgimiento del petróleo posesionado como producto dominante en el escenario económico mundial.

severo en la economía local y en las condiciones de vida en esta entidad, extensiva a las adyacencias colombianas y en general al amplio espacio andino dependiente del cultivo y el comercio del café. En el caso venezolano se sumó una variable de primer orden en torno la rápida expansión de la explotación del petróleo desde la segunda década del siglo veinte que generó profundas transformaciones territoriales, socioespaciales y geoeconómicas, desplazando la tradicional economía agrícola y en particular la marginación de la producción de café. Rangel (1960, 46) señalaba la ruina en que se encontraban las haciendas en el Táchira y estimaba que si se dedicaba modestas inversiones del ingreso petrolero “a la restauración del fruto (Café) y ensanchar los cultivos hasta donde lo permitiera las posibilidades de la tierra, se hará un gran beneficio para un denso sector de la clase rural”. Esta preocupación retrataba la situación fronteriza del momento, caracterizada por la reducción considerable de la producción de café en una población mayoritariamente vinculada a las actividades rurales, al tiempo que reflejaba el preponderante dominio del petróleo en la economía nacional.

Entre la crisis del comercio cafetalero y la emergente realidad petrolera venezolana, se reconfiguraron las dinámicas fronterizas determinadas por otros patrones comerciales y migratorios, especialmente relevantes en la heredada red urbano-fronteriza de San Antonio y Ureña en sus conexiones con el eje Villa del Rosario-Cúcuta. Sin embargo, es una red que surge con ciudades asimétricas,

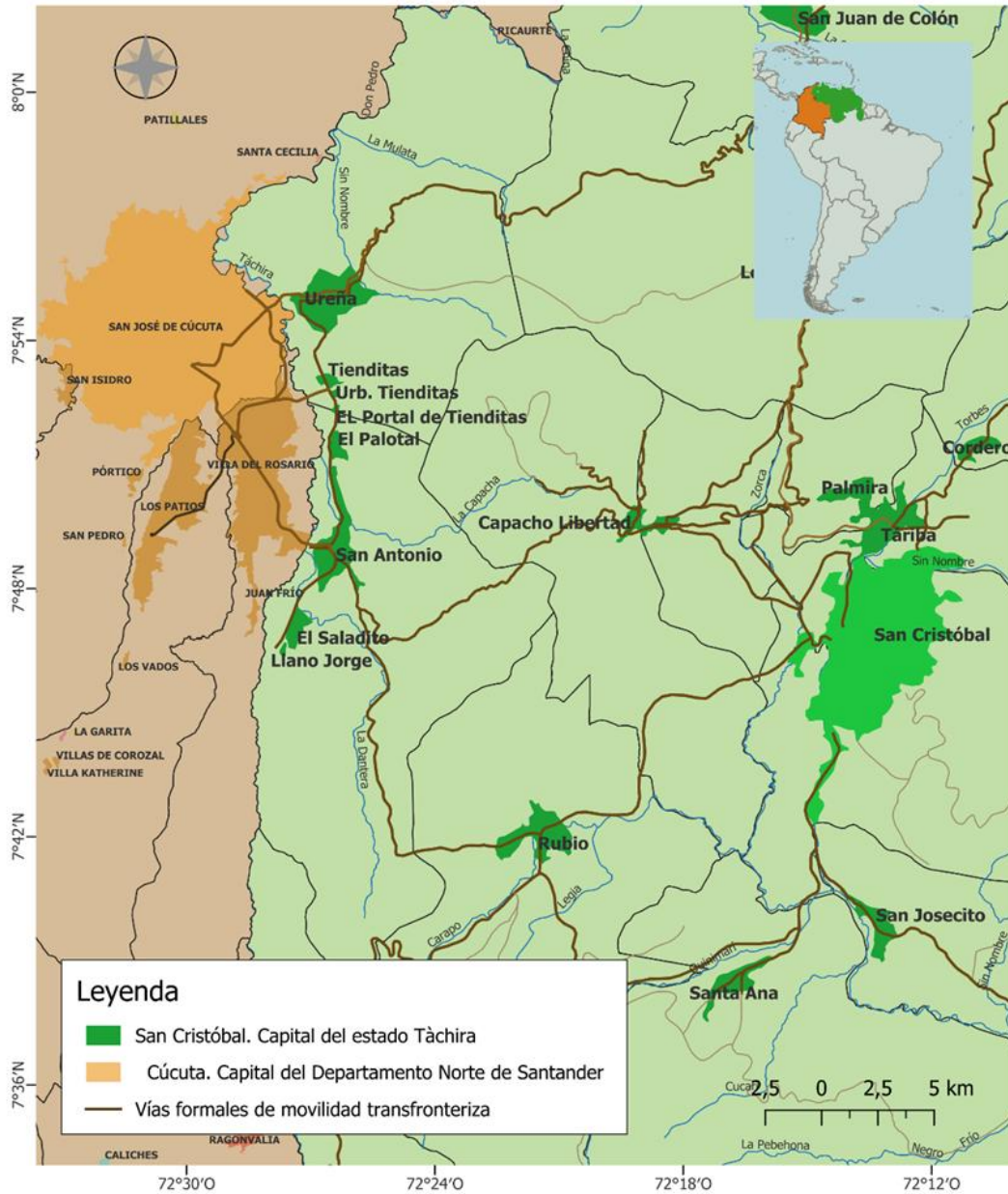
desiguales en tamaño y población¹³, dispares en sus estructuras comerciales y diferenciadas funciones urbanas. En las primeras décadas del siglo veinte la ciudad de San Antonio consolidó su posición geoestratégica como prestadora de servicios aduaneros que se redimensionó al mejorarse la infraestructura vial, primero con la construcción en el año 1926 del Puente Internacional Simón Bolívar que facilitó la fluidez de las comunicaciones inmediatas entre los territorios fronterizos; seis meses después se inauguró la carretera Trasandina que interconectó a esta ciudad, en general al estado Táchira y los andes venezolanos con el centro del país¹⁴.

En su rango de pequeña ciudad, San Antonio capital del municipio Bolívar, junto a localidades menores como El Palotal, Tienditas y Ureña, capital del municipio Ureña, conformaban en las fronteras venezolanas una geografía urbana de modestas actividades comerciales y de servicios que fueron creciendo moderadamente al tiempo que se redimensionaron las relaciones comerciales bilaterales y aunque desde la construcción de la carretera Trasandina se incrementaron sus vínculos comunicacionales con San Cristóbal, capital del estado Táchira; sin embargo, debido a su proximidad geográfica consolidó la dependencia funcional con la ciudad de Cúcuta, capital del departamento Norte de Santander. Aunque este no es el único ámbito de relacionales entre las fronteras de Venezuela y

¹³ Al finalizar la segunda década del siglo XX la ciudad venezolana de San Antonio del Táchira tenía 9.175 habitantes y la ciudad de Cúcuta, Colombia, albergaba a 40.141 habitantes.

¹⁴ Construido bajo la oprobiosa dictadura militar de Juan Vicente Gómez (1908-1935).

Colombia, pronto se fue posicionando como el principal espacio de intercambios en diferentes escalas binacionales (Mapa 2).



Por esta red circulan desde entonces, las crecientes movilidades de venezolanos de los entornos tachirenses, andinos y llaneros en frecuentes viajes a la ciudad de Cúcuta con fines comerciales, unos para el mercadeo de bienes y servicios del consumo familiar, otros para los intercambios formales, y de igual manera para el tráfico de las actividades ilícitas. En otra dirección cruzaban por estas fronteras los flujos migratorios laborales y familiares procedentes de diversas regiones colombianas que, a través de vías legales e ilegales ingresaban a Venezuela atraídos por el mercado laboral, especialmente de las zonas de explotación petrolera, las ciudades de emergentes localizaciones industriales y en menor medida a los espacios rurales de producción agrícola y ganadera, estimulados entre otros factores, por las diferencias salariales nacionales o por la violencia desatada en sus lugares de origen.

En estos contextos se reconfiguraron progresivamente novedosas dinámicas transfronterizas en las primeras décadas del siglo veinte, en Cúcuta se incrementó sustancialmente la oferta comercial favorecida, en gran medida, por la creciente presencia de compradores venezolanos, especialmente de productos textiles, calzado y alimentos, en tanto que San Antonio y Ureña atendían selectivas demandas de productos específicos requeridos mayoritariamente por los consumidores colombianos. El auge comercial en la ciudad de Cúcuta, cada vez más dependiente del consumo venezolano, generó gran malestar en los comerciantes tachirenses que identificaban a estas crecientes movilidades como acciones de contrabando que atribuían como la causa fundamental del estado de postración de la economía local; aunque en realidad una parte significativa de la crisis

se encontraba en la acelerada reducción del cultivo y comercialización del café, así como del precario estado aparato productivo local.

Sin embargo, el contrabando tenía otros perversos mecanismos utilizados por productores de café y ganado, asociado a una medida aprobada por el gobierno venezolano que consistía en otorgar una bonificación o prima de estímulo a la exportación¹⁵; según Betancourt (1937) los contrabandistas en el fronterizo estado Táchira exportaban, reimportaban y reexportaban varias veces el mismo lote de ganado para cobrar la prima de exportación, igualmente denuncia la práctica ilícita de los productores al importar café de las haciendas fronterizas colombianas, para luego exportarlo como grano producido en haciendas venezolanas con el objeto de obtener el beneficio gubernamental¹⁶.

Entre el contrabando y el comercio legal

En las décadas siguientes estas dinámicas fronterizas mantuvieron un constante patrón de crecimiento, en el año 1956 Arellano (1970, 250) al referirse al generalizado vínculo que los comerciantes atribuían al contrabando y las compras al menudeo de los venezolanos en Colombia como causa la crisis económica local, antepone el argumento de la inevitabilidad de los intercambios en las zonas fronterizas y las ventajas recíprocas derivadas que pocos observaban

¹⁵ Decreto N.º 19878 de fecha 21 de marzo de 1936 por la cual se establecen primas de beneficio a la agricultura y cría aprobado el 21 de marzo de 1936 bajo el gobierno del general Isaías Medina Angarita.

¹⁶ Rómulo Betancourt. El contrabando en nuestra frontera occidental y la valorización del bolívar. 31-08-1937. Diario Ahora. Archivo digital UCAB. <http://cic1.ucab.edu.ve/>

más allá del contrabando y requieren explicaciones integrales y no unilaterales, afirmando que el comercio clandestino era “más un accidente que una característica esencial; es más el resultado de un malestar profundo de la economía regional que la causa que lo provoca”. Con esta posición establecía la diferencia interpretativa entre los movimientos normales en las vecindades fronterizas y los motivos que originaban el comercio ilícito asociado al deterioro de la productividad local.

En todo caso, estas no eran prácticas comerciales encubiertas, su expansión se realizaba a cielo abierto, caracterizada por la creciente demanda de la clientela venezolana en la ciudad de Cúcuta de productos para el consumo familiar sin someterse a reglamentaciones aduaneras, aunque expuestas a las arbitrariedades policiales y militares desplegados en los puestos alcabaleros apostados en ambos territorios, por los que transitaban una parte el transporte de mercancía ilegal que abastecía a los negocios en el estado Táchira. Rangel (1960, 260) relata en el año 1958 la sorpresa y angustia que le generaba viajar a Cúcuta un día cualquiera a la semana, el tiempo que tardaba en cruzar el puente Internacional Simón Bolívar congestionado de vehículos y describía como “rebasaban de compradores venezolanos los establecimientos mercantiles de la próspera urbe santandereana. La mayoría de ellos era gente del pueblo que trata de escapar del rigor de una vida excesivamente cara que alcanza a todos...”. A pesar de reconocer las razones sociales y económicas que inducían a estos movimientos en las fronteras que calificaba como contemplado espectáculo se preguntaba ¿Por cuánto tiempo seremos capaces de resistir esa hemorragia que ataca las raíces mismas de

nuestras vidas? Tal vez nunca imaginó que la respuesta no estaba en una circunstancia pasajera y el simple espectáculo, sino que respondía a los indicios de cambios de gran calado en las interacciones comerciales transfronterizas entre Venezuela y Colombia.

La espontánea y acelerada expansión de los intercambios y las movilidades en esta red de las ciudades fronterizas fue objeto de especial atención institucional en Venezuela bajo el gobierno de Rómulo Betancourt (1959-1964) que, en tiempos de instauración de la democracia, se redimensionaron las relaciones diplomáticas bilaterales, agendando en los encuentros presidenciales las problemáticas atinentes a las fronteras. En varios instrumentos¹⁷ se establecieron acuerdos para resolver las cuestiones derivadas de la creciente migración laboral de colombianos en Venezuela, así como de las movilidades y flujos destacan, las resoluciones bilaterales en materia de infraestructura vial con la construcción de puentes internacionales en las fronteras andinas y llaneras del suroccidente venezolano (Valero, 2020c). En el año 1962 se inauguró la reubicación del puente internacional Simón Bolívar y siete años después el puente internacional Francisco de Paula Santander construido en otro tramo sobre el río Táchira, que interconectó a la ciudad de Ureña con el sector El Escobal de la ciudad de Cúcuta, ampliando y fortaleciendo los espacios de las movilidades entre las ciudades de San Antonio, Ureña y Cúcuta.

¹⁷ En veinticinco instrumentos Tratados, Acuerdos, Convenios, Actas de Compromisos se asentaron las decisiones en materia de fronteras. En esos propósitos se aprobó el censo residencial de connacionales en cada país, las garantías y la protección a trabajadores agrícolas e industriales legales e irregulares en Venezuela, las normativas para el tránsito automotor en las ciudades de fronteras.

En la escalonada importancia geoeconómica de este ámbito urbano-fronterizo destaca posteriormente, el renovado interés alcanzado para el tránsito de los intercambios acordados a escalas binacionales, reforzado a partir del año 1973 con el ingreso de Venezuela al denominado para entonces, Pacto Andino, al servir de corredor vial al transporte del flujo mayoritario de las negociaciones en el mercado andino. Estos factores contribuyeron directa e indirectamente a reconfigurar las expansivas dinámicas comerciales fronterizas a escala local, determinadas por el surgimiento de la oferta de servicios en San Antonio y Ureña para el almacenamiento aduanero, la localización pequeñas y medianas industrias de textiles, cuero y tabaco con especial inversión colombiana y el crecimiento de un comercio especializado de productos importados como juguetes, electrodomésticos y otros artículos del hogar que atendían las demandas preferenciales de clientela colombiana; mientras en la ciudad de Cúcuta se expandían los espacios comerciales para ocuparse de las crecientes demandas de compradores venezolanos provenientes fundamentalmente de los andes, los llanos occidentales y del noroccidente zuliano.

Movimientos urbano-fronterizos

La reconfiguración comercial y funcional de estas ciudades de fronteras en ámbitos binacionales, a pesar de mantener las asimetrías y las disparidades, así como las históricas relaciones geo-culturales, nos llevan a observar desde entonces, la conformación de un subsistema territorial abierto a los intercambios y las interacciones

socioespaciales transfronterizas que, para efectos explicativos en este texto (Figura 1), se agrupan en una tipología compuesta por:

- *Movimientos circulares urbanos interfronterizos* definidos en las habituales interacciones establecidas por los habitantes de fronteras en sus proximidades geográficas, respondiendo a intereses comerciales, laborales, asistenciales, educativos, recreacionales incluso políticos, pero también a los nexos histórico-culturales, familiares y sociales. Esta circularidad forma parte de la singularidad del habitar en fronteras y vivir la cotidianidad entre ciudades limítrofes que, con sus virtudes y dificultades, construyen las convivencias en indiferenciados paisajes transfronterizos, aun cuando en el arraigo se preservan las identificaciones nacionales.
- *Movilidades urbanas pendulares transfronterizos* conformados por los movimientos de ida y vuelta circunscritos a los intercambios comerciales realizados en escalas regionales y nacionales. En estos flujos recurrentes o esporádicos, se identifican los desplazamientos de la gente para el mercadeo del consumo familiar y las transacciones estrictamente comerciales en mayores escalas, protagonizados por actores y agentes de diferentes procedencias nacionales; en ambas circunstancias, la movilidad se orienta según las ventajas ofrecidas en cada ciudad fronteriza.
- *Movimientos urbano-fronterizos unidireccionales* definidos en las movilidades humanas que utilizan las ciudades

fronterizas para estancias cortas o lugares de paso en los itinerarios migratorios internacionales.

- *Flujos del contrabando transfronterizo* que aglutina las redes nacionales y binacionales del tráfico de mercancías a través de pasos fronterizos oficiales e ilegales o trochas, evadiendo las regulaciones y los impuestos aduaneros o comerciar con productos subsidiados en uno u otro territorio nacional.

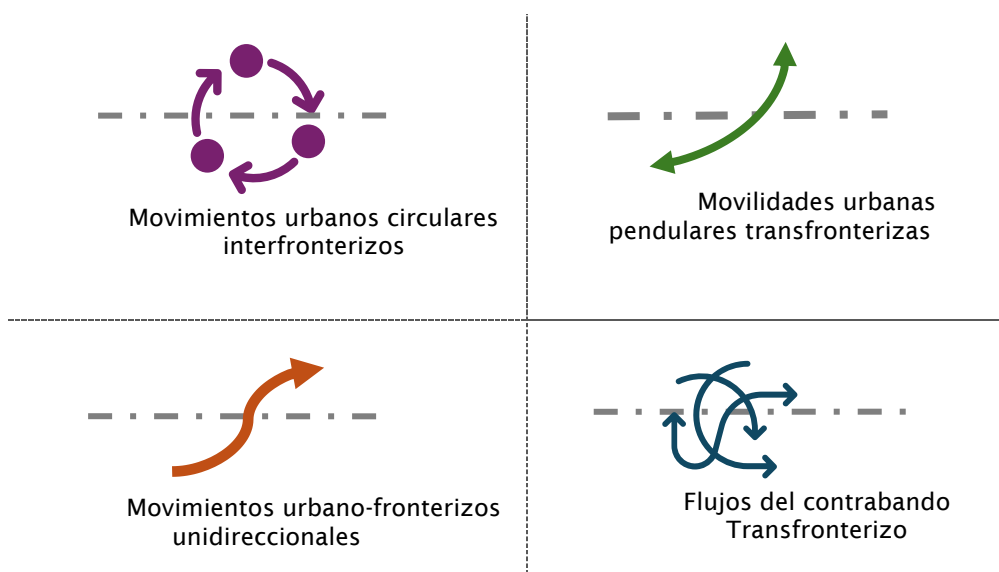


FIGURA 1. MOVIMIENTOS SOCIOESPACIALES FRONTERIZAS
FUENTE: ELABORADO POR MARIO VALERO MARTÍNEZ

Uno de los factores activadores de estas movilidads comerciales durante más de cinco décadas del siglo veinte se focaliza en la disparidad cambiaria de las monedas nacionales, resultado del desencadenante comportamiento del mercado de divisas, definido especialmente en el tipo de cambio fijo de la moneda venezolana, el

bolívar, frente al dólar estadounidense y sus efectos favorables en las tasas de cambio del bolívar con relación al peso colombiano¹⁸. Esta variable monetaria se convirtió en un recurso de ventajosas oportunidades para compradores al menudeo, así como a comerciantes formales venezolanos en la adquisición de diversos productos, bienes y servicios en las ciudades fronterizas colombianas; también se extendió a las redes nacionales y binacionales a mediana y gran escala del contrabando de mercancías.

Cambios radicales en los movimientos comerciales fronterizos

Las dinámicas comerciales en las ciudades fronterizas cambiaron repentinamente en el año 1983 como consecuencia de las sobrevenidas medidas de devaluación de la moneda venezolana adoptadas por el gobierno de L. Herrera Campins (1979-1984), en respuesta al complejo panorama derivado de la crisis fiscal y el deterioro socioeconómico nacional. La depreciación del bolívar y por consiguiente la revaluación del peso colombiano, se reflejó considerablemente en la pérdida del poder adquisitivo de compradores y comerciantes venezolanos en los mercados fronterizos colombianos. Este evento fue crucial en la inesperada reconfiguración de espacios y movimientos comerciales en las ciudades limítrofes de Venezuela y Colombia.

Los efectos inmediatos se proyectaron sobre los ámbitos fronterizos urbanos colombianas, en Cúcuta disminuyeron las masivas

¹⁸ Como se señala en Valero, 2002, 2008 en el año 1960 un bolívar se cotizaba en 1,5 pesos y en 1980 su valor era de 15 pesos.

visitas de los habituales consumidores venezolanos y en los cuatro años siguientes había cerrado el 35 por ciento de los establecimientos comerciales. En las ciudades venezolanas de San Antonio y Ureña rápidamente se reorganizaron los espacios comerciales para ofertar bienes y servicios demandados en alta cantidad por compradores de las proximidades geográficas colombianas, favorecidos por la revaluación en la diferencia cambiaria de su moneda nacional. Se calcula que en seis años aumentaron en poco más del 300 por ciento los locales comerciales, incluyendo improvisados centros expendedores de mercancías, igualmente se expandieron las pequeñas y medianas empresas del cuero, marroquinería, textil y calzado, fomentadas por las inversiones de empresarios colombianos, estimulados por las ventajas del cambio monetario, los bajos costos de localización de empresas, servicios y mano de obra en ambos lados de las fronteras; esta práctica traspasó los ámbitos fronterizos inmediatos, para extenderse moderadamente en varios centros urbanos del territorio venezolano¹⁹. Los intercambios comerciales se fueron adaptando a las circunstancias nacionales no sólo determinados por las diferencias cambiarias, también intervienen factores como la inflación, la eventual escasez y el desabastecimiento de algunos productos, la competitividad en la oferta comercial y las ventajas que los consumidores obtenían en los respectivos mercados vecinales.

El contexto bilateral en que se desenvuelven estas prácticas comerciales se caracterizó por un largo período de altibajos en las

¹⁹ En Valero (2002, 2088) se abordan estos aspectos de estas dinámicas fronterizas, a disposición pública en: https://www.researchgate.net/profile/Mario_Valero_Martinez/research

relaciones diplomáticas, marcadas por momentos de álgida conflictividad en torno al reclamo colombiano sobre las delimitaciones de las áreas marítimas al noroeste del golfo de Venezuela, que se entrecruzan con otras problemáticas de impacto social, comercial y productivo determinados por las diversas modalidades nacionales de contrabando de productos subsidiados por el estado venezolano, la proliferación de redes delictivas binacionales dedicadas al hurto de vehículos en Venezuela para venderlos en Colombia, el incremento de redes binacionales de narcotráfico; así como la penetración en las fronteras venezolanas de grupos guerrilleros de las FARC y el ELN en acciones de secuestros a comerciantes y productores con propósitos de extorsión financiera, popularizada como la “industria del secuestro” que incluía la vacuna o pago de cuota mensual impuesto por los grupos guerrilleros²⁰.

Luego, a inicios de la década de los años noventa, Venezuela y Colombia experimentaron un viraje en las relaciones bilaterales, marcadas en corto tiempo por la reducción de la conflictividad y la búsqueda del fortalecimiento de los acuerdos de integración que trascendieron los ámbitos comerciales e incluyeron como temática relevante los asuntos fronterizos abordados a través de comisiones presidenciales²¹ creadas en ambos países; sin embargo, la crítica

²⁰ Desde la década de los años 70 hasta el año 2005 estos grupos habían secuestrado 550 personas en Venezuela.

²¹ La Comisión Presidencial de Asuntos fronterizos (COPAF) realizó entre 1990 y 1993 densos estudios sobre los tópicos fronterizos de Venezuela en su vecindad con Colombia, relacionados con los diagnósticos y estrategias de desarrollo para los estados fronterizos de Táchira, Zulia, Apure y Amazonas; igualmente se estudiaron proyectos binacionales hidroeléctricos, de navegación, abastecimiento y distribución de combustible, plan de contingencia para derrames petroleros, e interconexiones eléctricas; igualmente se trataron esenciales aspectos fronterizo como los proyectos para las áreas de energía y minería,

situación política venezolana con el intento militar de golpe de estado en el año 1992, agudizada en los años siguientes ralentizó los avances bilaterales²². En el último quinquenio del siglo XX las relaciones bilaterales regresaron al estado de predominante conflictividad aupados no sólo por el tema de la delimitación marítima, el contrabando y otros ilícitos fronterizos, también y fundamentalmente por las crecientes incursiones guerrilleras en las fronteras venezolanas dirigidas al secuestro a productores agropecuarios y comerciantes, así como para cometer atentados contra los puestos fronterizos de la Fuerza Armada Nacional. A esta situación se sumó la progresiva presencia de los grupos paramilitares colombianos en disputa con los grupos guerrilleros por el control de enclaves territoriales fronterizos de los estados Táchira, Apure y Zulia; ambas bandas extendieron sus incursiones a las ciudades de fronteras para operar y ejercer dominio también, sobre las rutas y el comercio de contrabando y el narcotráfico.

Con este panorama comercial fronterizo se inició el siglo XXI en Venezuela, alterado por radicales cambios institucionales y geopolíticos, que progresivamente convirtieron a las fronteras, especialmente a las ciudades de San Antonio y Ureña, en escenarios de inéditas conflictividades bilaterales, incluyendo disruptivos cierres de fronteras que trastocaron considerablemente las dinámicas comerciales transfronterizas.

transporte y tránsito fronterizo, Zonas de Integración fronteras binacionales, migraciones, salud, cultura, educación, etnias indígenas entre otros.

²² Esta crisis política desencadenó en la destitución del presidente de Venezuela Carlos Andrés Pérez en el año 1993, afectando acuerdos y dinámicas establecidas en las relaciones bilaterales.

Otros canales comerciales no convencionales

Examinar las movilidades, canales y flujos en las ciudades fronterizas de Venezuela en el presente siglo, requiere previamente, hacer referencia a la problemática surgida entre los gobiernos de Venezuela y Colombia desde los primeros años del siglo veintiuno; en otros textos (Valero 2020b) estos tópicos se han tratado en extenso y en este caso se harán algunas referencias al impacto ocasionado en los ámbitos comerciales en las ciudades de frontera. El origen de la confrontación se remonta a las posturas de H. Chávez que desde inicios de su mandato presidencial (1999-2013), manifestó públicamente simpatía y apoyo a los grupos guerrilleros colombianos, especialmente las Fuerzas Armadas Colombianas (FARC-EP) y posteriormente su sucesor N. Maduro dio continuidad a esa afinidad, estrechando lazos con el Ejército de Liberación Nacional (ELN). Este factor generó hondas fricciones con los gobiernos del vecino país, sumadas a las constantes denuncias que apuntaban a la creciente presencia de comandantes, comandos y frentes guerrilleros en control de enclaves fronterizos del territorio venezolano con la anuencia de sus gobernantes²³, y desde entonces las relaciones comerciales pasaron a ocupar un lugar marginal en las agendas bilaterales.

Este no fue el único elemento atizador de la conflictividad, no obstante, ocupó un lugar destacado en el enfrentamiento bilateral y en ese ambiente las ciudades limítrofes se utilizaron como ámbitos predilectos de los gobiernos de Venezuela para agitar la bandera nacional, simular operaciones militares y en momentos álgidos

²³ No sólo presencia guerrillera, también de los grupos paramilitares

escenificar insinuadas amenazas bélicas contra los homólogos colombianos de turno²⁴. Por más de dos décadas las relaciones bilaterales discurrieron entre altibajos diplomáticos, creciente hostilidad, con críticos momentos en 2008 y 2010 años en que, por diferentes motivos asociados a las diferentes y confrontadas perspectivas geopolíticas²⁵ el mandatario H. Chávez ordenó movilizar tropas, artillerías y tanques de guerra a las fronteras de Venezuela incluyendo la disruptiva decisión del cierre de fronteras. Esta medida, desconocida hasta entonces en las historias territoriales de ambos países, generó una debacle al intercambio comercial binacional y en escalas locales afectó considerablemente las actividades comerciales y productivas en las ciudades de San Antonio y Ureña, extendida a todo el espacio fronterizo del occidente venezolano. La supresión de las vías y canales comunicacionales formales, afectó las movilidades humanas y demás interacciones transfronterizas o forzando al uso de vías de comunicación alternas no oficiales o trochas, controladas por

²⁴ Especialmente conflictivos los oscilantes enfrentamientos entre H. Chávez, presidente de Venezuela y A. Uribe de Colombia.

²⁵ Las consecuencias de las diferencias y disputas entre los gobiernos de ambos países y sus efectos sobre las dinámicas comerciales fronterizas tienen como antesala el retiro de Venezuela de la Comunidad Andina, aludiendo desacuerdos con la posición de sus homólogos andinos de promover un Tratado de Libre comercio con Estados Unidos, conllevando a desmantelar las actividades en torno a los servicios aduaneros en las ciudades de fronteras. La conflictividad se acentuó del año 2008 pero esta vez no se derivó de ningún problema directo bilateral, pero si estaba vinculada a reacciones geopolíticas que trascendían los ámbitos nacionales, para involucrarse en el conflicto presentado entre el gobierno de Ecuador y las FARC, por la incursión de un batallón de la Fuerza Armada Colombiana en territorio fronterizo ecuatoriano donde fue abatido el guerrillero conocido como Raúl Reyes. En el año 2010 el gobierno de Venezuela decretó la ruptura completa de relaciones con Colombia, militarizó y cerró las fronteras, creando un ambiente de conflictividad bélica, en respuesta a la denuncia del gobierno del vecino en la Organización de Estados Americanos (OEA) relacionada con la presencia de grupos guerrilleros operando desde territorio venezolano.

grupos guerrilleros, paramilitares y otras bandas delincuenciales binacionales.

En este ambiente de conflictividad geopolítica se obviaron las realidades cotidianas del hábitat fronterizo, ni siquiera se planteó un atisbo sobre el posible control de los daños colaterales, especialmente a los habitantes de San Antonio y Ureña, ciudades epicentro de las movilizaciones militares. Pese a que este escenario se mantuvo por corto lapso, fue letal para el comercio transfronterizo; en paralelo pronto se favorecieron e incrementaron las actividades ilegales, a pesar de la aplicación de la Ley de Delito sobre el Contrabando y el despliegue de los operativos militares para combatir el denominado contrabando de extracción e inducción, que se entremezclaron con el surgimiento de otros intercambios comerciales formales y no formales locales y extra- regionales que inciden en las reconfiguraciones parciales de las dinámicas urbano-fronterizas binacionales. Así encontramos que en tres ámbitos de diferente naturaleza se estructuran híbridas prácticas comerciales ilícitas y no convencionales.

Una práctica de tolerancia pública ilegal se aglutinó alrededor de la gasolina producida en Venezuela y traficada más allá de las adyacencias fronterizas de Colombia, originada en las enormes diferencias en el precio del litro de gasolina de venta al consumidor entre ambos países. Las cadenas de mercadeo de este fraudulento y lucrativo negocio estaban conformadas por redes binacionales con participación de funcionarios públicos, miembros de la Fuerza Armada Nacional, guerrilleros, paramilitares, sindicatos de “pimpineros” que reunía a los vendedores del combustible, ofrecida a la asidua clientela en espacios públicos de las ciudades fronterizas de Colombia.

Igualmente proliferaron las microventas y el microtráfico de gasolina a escalas individuales y familiares que, en las ganancias mensuales, superaban el salario mínimo y otros ingresos del empleo formal público o privado, en tiempos en que se resentían los presupuestos familiares y se reducían las oportunidades de empleo, debido a la progresiva crisis económica y social en Venezuela.

Con similares patrones se identifica una segunda práctica ilícita de desenvolvimiento público configurada por las cadenas de contrabando de productos subsidiados importados por el gobierno venezolano tales como arroz, azúcar, maíz leche entre otros; el mecanismo, favorecido por el cambio monetario bolívares y pesos, consistía en vender o revender estos productos a comerciantes colombianos que, incluso, ofertado al costo inicial marcado en Venezuela, superaban las ganancias en 200 por ciento, estos productos se vendían en negocios formales e informales localizadas en las ciudades fronterizas colombianas a precios más bajos que los productos nacionales o importados en ese país. Este comercio ilícito a gran escala estaba bajo el control de redes binacionales integradas por actores similares a los que controlaban el contrabando de gasolina, con especiales estructuras de acopio y comercialización ilegal en la que intervenían funcionarios públicos, militares, guerrilleros, paramilitares transportadores de mercancías conocidos como bachaqueros, comerciantes formales e informales y los consumidores finales.

La tercera práctica híbrida se organizó a partir de las movilidades pendulares fronterizas surgidas en una modalidad comercial sui generis, mezcla de eventos legales e ilegales, derivada

del mecanismo impuesto por el gobierno de Venezuela para el control del sistema de cambio monetario y el otorgamiento de divisas a través de una institución estatal denominada Compañía de Administración de Divisas (CADIVI)²⁶, que tenía entre sus funciones autorizar, previo registro, la adquisición de monedas extranjeras a personas naturales y personerías jurídicas para transferir remesas, pagar importaciones de bienes y servicios, realizar viajes al exterior, comprar medicinas, hacer negocios y realizar estudios en el extranjero.

El mecanismo consistía en aprobar a las personas poseedoras de una tarjeta de crédito (tarjetahabiente), previo trámite y cumplimiento de requisitos exigidos, unos montos en monedas extranjeras (dólares y euros) para viajes turísticos al exterior, cantidades menores para compras electrónicas y retiros en cajeros automáticos en el exterior. Pronto se detectó que las divisas asignadas se podían obtener en efectivo en las ciudades de fronteras, a través de transacciones ilícitas en sus equivalentes en pesos, dejando sustanciales ganancias tanto al tarjetahabiente como al comerciante partícipe en el acto cambiario.

Este negocio indujo al masivo movimiento de viajeros tarjetahabientes procedentes de toda la geografía venezolana a las ciudades colombianas entre los años 2007 y 2013 para hacer uso de la tarjeta y obtener en efectivo el dinero asignado. En la mayoría de los casos, el comerciante ofrecía la transacción electrónica, cobraba un porcentaje y emitía una factura falsa por servicio turístico prestado.

²⁶ Creada en el mandato de H. Chávez. Decreto Presidencial N.º 2302 del año 2003 y publicado en la Gaceta Oficial N.º 37.625 de fecha 05 de febrero de 2003.

En Cúcuta, una de las ciudades de mayor recepción de tarjetahabientes, se trastocaron las dinámicas comerciales y gran parte de los comercios adaptaron sus especializados negocios a la nueva realidad comercial, compitiendo con propietarios de improvisados locales clandestinos confabulados con las redes binacionales que controlaban el uso de tarjetas de créditos de origen ilegal o no, de tarjetahabientes venezolanos.

Aunque una parte del mecanismo aprobatorio del uso de la tarjeta de crédito era legal, se transformaban en prácticas ilegales al utilizarse para obtener divisas o su equivalente en dinero en efectivo, bolívares o pesos, generalmente utilizados con diferentes fines, que abarcaba la especulación monetaria de venta de dólares hasta la compra de enseres, bienes y servicios de consumo diario. En otras escalas nacionales con la asignación de dólares para las importaciones de bienes y servicios emergió una gran fuente de corrupción conformada por funcionarios públicos y empresarios que, a través de empresas falsas o de maletín, desviaron cuantiosas cantidades de dólares a otros fines especulativos; se estima que en estas transacciones se birlaron alrededor de 25 mil millones de dólares entre los años 2003 y 2014.

Estas ilicitudes comerciales fronterizas se expandían al mismo tiempo que se intensificaba la crisis económica y social en Venezuela iniciada con la recesión económica del año 2009. Para entonces, el precio del barril del petróleo, sustento de la economía nacional, había caído en 75 por ciento, se incrementaba la inflación y el aparato productivo derruido consecuencia de las políticas de estatizaciones y expropiaciones, subsidios, importaciones y corrupción. A este cuadro

se sumó en los años siguientes el desabastecimiento y escasez de alimentos y medicinas, así como el generalizado empobrecimiento de la sociedad venezolana. La situación impactó sobremanera en las ciudades fronterizas venezolanas; en San Antonio y Ureña se afectaron tanto las actividades comerciales como las productivas de pequeñas y medianas empresas y rápidamente se alteraron sus dinámicas urbanas hasta convertirse en lugares de tránsito y albergue momentáneo para las movilidades venezolanas que buscaban en las inmediaciones colombianas, especialmente en el sector La Parada y la ciudad de Cúcuta, abastecerse fundamentalmente de los productos carentes en los anaqueles venezolanos, incluso un empleo temporal como alternativa al desempleo y los bajos salarios recibidos en Venezuela.²⁷ Las dinámicas urbano-fronterizas comerciales cambiaron a tal extremo que desde el año 2013, ante la pérdida del valor del bolívar, se impuso progresivamente en las ciudades del occidente venezolano el uso del peso colombiano para las transacciones comerciales rutinarias.

Estados de excepción. Intermediaciones comerciales no convencionales

En la profundización de la crisis venezolana el gobierno de N. Maduro buscó generar una matriz de opinión utilizando a los espacios de fronteras como foco principal de la crítica situación socioeconómica nacional, mezclado con el conflicto geopolítico y diplomático entablado con el gobierno de Colombia (Valero, 2019). En este contexto encargó a la Fuerza Armada Bolivariana la

²⁷ El salario mínimo en Venezuela era de 18, 05 dólares en el año 2015 y en las ciudades fronterizas colombianas era de 207 dólares.

administración y control de todo lo concerniente a las fronteras y en el año 2014 emitió un decreto²⁸ para restringir en horario nocturno (6 pm - 5 am) toda movilidad, terrestre, aérea, acuática de personas y vehículos en las fronteras, considerando, por una parte, el resguardo “a la inviolabilidad de las fronteras y prevenir actividades de personas que pudieran representar amenazas a la República”; este fue un argumento inútil en tanto que, el resguardo territorial está contenido en la Constitución Nacional. En todo caso, fue una medida que modificó el histórico funcionamiento de fronteras abiertas entre comunidades fronterizas vecinas de Venezuela y Colombia.

Por otra parte, en dicho decreto se señaló que “los efectos devastadores del contrabando se traducen en pobreza, desempleo, inseguridad alimentaria y tienen impacto negativo en la ejecución de políticas económicas y sociales, afectando directamente la producción, distribución y comercialización de productos destinados a satisfacer las necesidades básicas” del pueblo. Sustentado en esta justificación, el gobierno pretendió exculparse de toda la responsabilidad en la crisis nacional, tratando de proyectar la imagen del contrabando en las fronteras como causa y no como consecuencia de la crítica situación venezolana, ocasionada por el fracaso de la gestión gubernamental en la ejecución de políticas económicas que incidieron negativamente en el aparato productivo nacional, generaron pobreza, desempleo, escasez de alimentos y medicinas.

²⁸ Gaceta número Extraordinario 6.139, de fecha viernes 08 de agosto del 2014, fue ordenada la restricción para el desplazamiento fronterizo de personas por vía terrestre, aérea, acuática y de vehículos durante el horario comprendido desde las 10:00 pm hasta las 05:00 am.

No obstante, las ciudades de fronteras se ubicaron, de nuevo, en el centro de atención de la conflictiva situación venezolana; por una parte, se intensificaron las denuncias sobre la creciente presencia de grupos guerrilleros operando en territorio venezolano, lo que agrietó aún más las discrepancias geopolíticas y diplomáticas bilaterales. Por otra parte, se incrementaron las movilidades fronterizas pendulares de venezolanos que buscaban en las cercanías colombianas, satisfacer las carencias derivadas del desabastecimiento, los efectos de la creciente inflación, la precariedad y el desempleo en territorio nacional²⁹. En medio de estos escenarios se cruzaron las redes de contrabando (grupos armados, militares, redes binacionales) que, a pesar de las medidas gubernamentales atinentes a las restricciones parciales de las movilidades y la militarización de las fronteras, preservan intactas sus estructuras comerciales y mantienen las disputas violentas por los controles de enclaves territoriales, incluyendo las rutas del comercio transfronterizo.

En este borrascoso ambiente, un atentado cometido por paramilitares contra tres contra tres oficiales de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana en la ciudad de San Antonio se utilizó como excusa para que el gobierno decretara en el año 2015 la feroz represión y el inesperado estado de excepción, aplicado en un primer momento en seis municipios fronterizos del estado Táchira³⁰ que

²⁹ En el año 2014 la Inflación en Venezuela era 189 por ciento y la escasez de alimentos y medicinas se reportaba alrededor el 70 por ciento.

³⁰ Gaceta Oficial N.º 6.194 Extraordinario del 21-08-2015. Decreto N.º 1.950 mediante el cual se declara el estado de excepción en los municipios Bolívar, Pedro María Ureña, Junín, Capacho Nuevo, Capacho Viejo y Rafael Urdaneta del estado Táchira. Artículo 2°. Como consecuencia de la declaratoria de Estado de Excepción a que refiere este Decreto, quedan restringidas en el territorio de los municipios Bolívar, Pedro María Ureña, Junín, Capacho Nuevo, Capacho

contempló la restricción o prohibición de los derechos civiles, políticos y económicos, que en su aplicación práctica se convirtió en imposición de vallas metálicas para reforzar el cierre total de las fronteras; luego la medida se extendió a todos los municipios fronterizos de Venezuela en sus límites con Colombia. Sira (2017, 15) contabilizó el dictamen de “ocho estados de excepción que se tradujeron en sesenta y un actos-entre decretos, resoluciones conjuntas, acuerdos y sentencias-publicados en gaceta” abarcando geográficamente veinticuatro municipios distribuidos en cuatro estados fronterizos del país.

En su articulado se autorizaba a los organismos de seguridad policial y militar realizar, sin orden previa, la inspección y revisión los lugares de habitación, las reuniones públicas, los domicilios de personas jurídicas, los establecimientos comerciales, los recintos privados abiertos o no al público vinculados a las actividades económicas, financieras o comerciales formales e informales, con el propósito de investigar delitos e ilícitos administrativos que atentaran contra “las personas, su vida, integridad, libertad o patrimonio, así como delitos e ilicitudes relacionadas con la afeción de la paz, el orden público y la Seguridad de la Nación, la fe pública, el orden socioeconómico, la identidad y orden migratorio” y otros delitos afines. En materia comercial se facultó a los ministerios de comercio junto a otros con competencias en materia de salud, alimentación, agricultura y tierras, para establecer “normas especiales para la disposición, traslado, comercialización, distribución, almacenamiento o producción de bienes esenciales o de primera necesidad o

Viejo y Rafael Urdaneta del estado Táchira, las garantías de los derechos establecidos en los artículos 47, 48, 50, 53, 68 y 112 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.

regulaciones para su racionamiento; así como restringir o prohibir temporalmente el ejercicio de determinadas actividades económicas”, con lo cual se apuntó a la confiscación los derechos económicos de comerciantes, empresarios y consumidores en las fronteras.

Con este omnímodo poder policial y militar, todos los habitantes de las comunidades fronterizas venezolanas se consideraban sujetos de sospechosos actos delictivos y bajo estos parámetros se ejecutaron las primeras y despiadadas acciones en las ciudades fronterizas de San Antonio y Ureña, amparadas en el cuestionado programa contra la inseguridad implementado por el gobierno de Venezuela, denominado Operación de para la Liberación del Pueblo (OLP)³¹, que fue especialmente cruenta en barrios vulnerables³², en la represión y expulsión de inmigrantes sin documentos reglamentarios, así como la violación todos los derechos humanos; inhumanas acciones que no tienen precedentes en la historia fronteriza de Venezuela y Colombia³³.

El cierre total de las fronteras venezolanas duro un año (2015 y 2016) y después de un encuentro entre los mandatarios de Venezuela y Colombia, enmarcado en intereses geopolíticos vinculados al proceso de paz en el vecino país (Valero, 2020b), el gobierno de

³¹ Este es un programa operativo, aplicado por el gobierno nacional y denunciado en organismos internacionales de violación de los derechos humanos y ejecuciones extrajudiciales...Hace cinco años el «Operativo de Liberación del Pueblo» abrió el camino para la represión total en Venezuela. <https://provea.org/actualidad/hace-cinco-anos-el-operativo-de-liberacion-del-pueblo-abrio-el-camino-para-la-represion-total-en-venezuela>

³² En otros trabajos (Valero, 2018) se hace referencia específicamente al barrio La Invasión, describiendo en detalle la brutal intervención militar y expulsión de inmigrantes colombianos. Se puede consultar en: https://www.researchgate.net/publication/316881006_Paisajes_apropiados_La_reconfiguracion_de_otras_identidades_transfronterizas

³³ Documentado en el Informe de la Oficina para la Coordinación de Asuntos Humanitarios de las Naciones Unidad (OCHA), de fecha 28 de septiembre de 2015. <http://www.unocha.org/>

Venezuela reabrió parcialmente las fronteras permitiendo únicamente la movilidad de transeúntes a través de barreras físicas ubicadas en los pasos fronterizos oficiales. Durante los siguientes siete años se mantuvo este restringido régimen con eventuales cierres totales de las fronteras, ocasionados por la conflictividad diplomática que derivó en la completa ruptura de relaciones bilaterales entre los años 2019 a 2023. El impacto negativo de estas medidas se reflejó en las estructuras productivas y comerciales de las ciudades de fronteras, en pocos meses de aplicado el estado de excepción, según Isabel Castillo presidenta de la Cámara de Comercio de San Antonio³⁴, meses después de aplicados estos decretos, cerró el 70% de los establecimientos comerciales, se paralizó el 80% de la industria localizada en San Antonio y Ureña, se incrementaron los actos delictivos y se agudizó la violencia fronteriza.

Movilidades emergentes, rutas y canales no convencionales

Al cerrar los accesos por los pasos oficiales y cercenar las interacciones entre comunidades limítrofes y el intercambio comercial transfronterizo, obligó a los habitantes venezolanos en su vecindad con La Parada, Villa del Rosario, Cúcuta y sus entornos, a establecer canales no convencionales de comunicación a través de trochas, utilizadas antes del estado de excepción como rutas de contrabando, controladas por guerrilleros, paramilitares, y otras bandas delictivas

³⁴ CAVECOL. 24 de noviembre de 2015 La escasez, el desempleo y la inseguridad siguen golpeando a San Antonio y Ureña, con calles desoladas y comercios cerrados. <https://cavecol.org/la-escasez-el-desempleo-y-la-inseguridad-siguen-golpeando-a-san-antonio-y-urena-con-calles-desoladas-y-comercios-cerrados/> 4 de noviembre de 2015. Fuente de origen. Diario La Opinión, Cúcuta, Colombia.

binacionales. Rutas que ampliaron su uso, funcionalidad y cobertura a partir de la reapertura parcial de las fronteras en Venezuela en el año 2016 que, como se ha señalado, sólo habilitó el restringido tránsito peatonal en los pasos oficiales de las fronteras. A partir de este momento afloraron novedosas e inesperadas dinámicas, al reconfigurarse las interacciones transfronterizas y fomentarse otros patrones del intercambio comercial, como resultado de la confluencia de varios factores vinculados al colapso social y económico venezolano³⁵, a lo que se agregó la conflictividad política.

Las ciudades de fronteras se situaron, una vez más, en el foco de atención derivado de las emergentes, convergentes y masivas movilidades venezolanas, definidas en diferenciados intereses y objetivos de novedosos actores transfronterizos. Un gran impacto ocasionó la repentina emigración venezolana por las fronteras terrestres, especialmente a través de pasos oficiales o no del subsistema urbano-fronterizo conformado por San Antonio-Ureña y La Parada-Villa del Rosario-Cúcuta, que fue creciendo aceleradamente con la profundización de la crisis nacional. Ese voluminoso movimiento migratorio, inédito en América del Sur, con destino mayoritario a Colombia y repartido por todo el mundo³⁶, tuvo una alta

³⁵ Para el año 2017 la inflación venezolana alcanzaba 2.116 por ciento y en el crítico año 2018 la hiperinflación fue de 1.689.488 por ciento. La pobreza por ingresos paso de 86 por ciento a 91 por ciento. La escasez de alimentos y medicinas es del 70 al 85 por ciento. Con algunos matices, esta crisis, vinculada a las condiciones económicas, la pobreza y los bajos ingresos, en general a la afectación de las condiciones y la calidad de vida, ha sido una constante en la realidad venezolana que alcanza los primeros años de la tercera década del presente siglo.

³⁶ A finales del año 2017 los inmigrantes venezolanos sumaron 1,66 millones de los cuales, en el año 2023 la inmigración venezolana alcanzó la cifra de 7,7 millones repartidos en el mundo, ocupando el tercer lugar del puesto migratorio mundial; 2,8 millones se encuentran

incidencia en el resurgimiento del dinamismo comercial formal en las ciudades fronterizas de ambos países; a finales del año 2017 los inmigrantes venezolanos sumaron 1,66 millones de los cuales 47% se encontraban en Colombia; en el año 2023 la cifra se incrementó a 2,8 millones, alrededor de 14% estaba viviendo en los departamentos de fronteras, con alta concentración en el departamento Norte de Santander (11,7%), especialmente en Cúcuta, Villa del Rosario y Los Patios³⁷.

Simultáneo al éxodo, se incrementó la masiva movilidad pendular de venezolanos procedentes de diversos lugares de la geografía nacional que busca en las ciudades colombianas abastecerse de productos alimenticios, medicinas y otros bienes y servicios, consecuencia del nivel crítico alcanzado en 2018, año en se consideró la situación venezolana como compleja crisis humanitaria. Para entonces, la Oficina de Migración Colombia había emitido 1.620.494 Tarjetas de Movilidad Fronterizas a venezolanos para el tránsito a través de los puestos de control migratorio en circunscripciones fronterizas.

Como dato adicional, en los siete años de aplicación del estado de excepción y las restricciones impuestas en Venezuela, resalta el desmantelamiento casi total de las actividades económicas en San

en Colombia, otro porcentaje importante se encuentra países de América del Sur y aproximadamente conforma una diáspora presente en 192 países.

³⁷ Fuente: Migración Colombia. Distribución de migrantes venezolanos. Agosto 2023.
<https://www.migracioncolombia.gov.co/infografias-migracion-colombia/distribucion-de-migrantes-agosto--2023>

Antonio y Ureña, reconvertidas en empobrecidas ciudades de albergue momentáneo y tránsito de las moviidades venezolanas migratorias y pendulares. En contraste emerge otro éxodo no tan visible, pero altamente significativo en el debilitado paisaje, reflejado en el crecimiento de inversionistas y emprendedores de nacionalidad venezolana en la Cámara de Comercio de Cúcuta que paso de 51 registros en el año 2015 a 558 en 2023 (Tabla 1), sumando en ese período un total de 2.433 registros de empresarios venezolanos dedicados mayoritariamente a las actividades de publicidad, comercio de prendas, accesorios, y comercio al por menor a través de Internet³⁸

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totales	60	98	153	186	249	207	312	532	577
Venezolanos	51	78	114	162	231	149	296	508	558
Participación venezolanos	85 %	80%	75%	93%	96%	66%	95%	95%	97%

TABLA 1.- REGISTRO DE VENEZOLANOS EN LA CÁMARA DE COMERCIO DE CÚCUTA. 2015-2023

FUENTE: CÁMARA DE COMERCIO DE CÚCUTA. ESTUDIO TEJIDO EMPRESARIAL. AGOSTO 2024.

Un factor transversal, no solo de impacto geopolítico, también comercial, lo constituye los grupos armados³⁹ en el dominio territorial de las trochas construidas entre de las fronteras nacionales, a través del río Táchira (Mapa 3). Las trochas no son improvisados caminos,

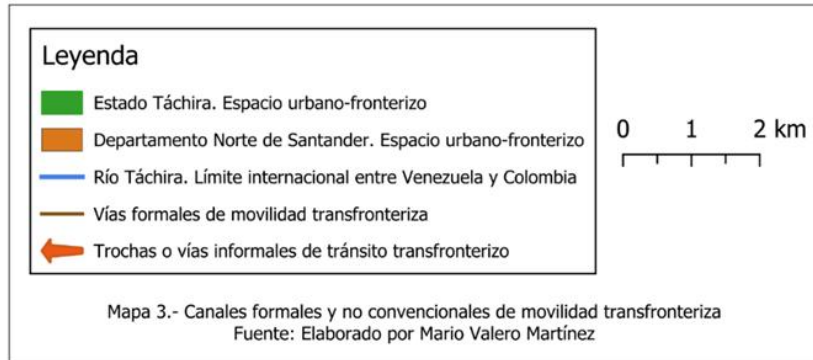
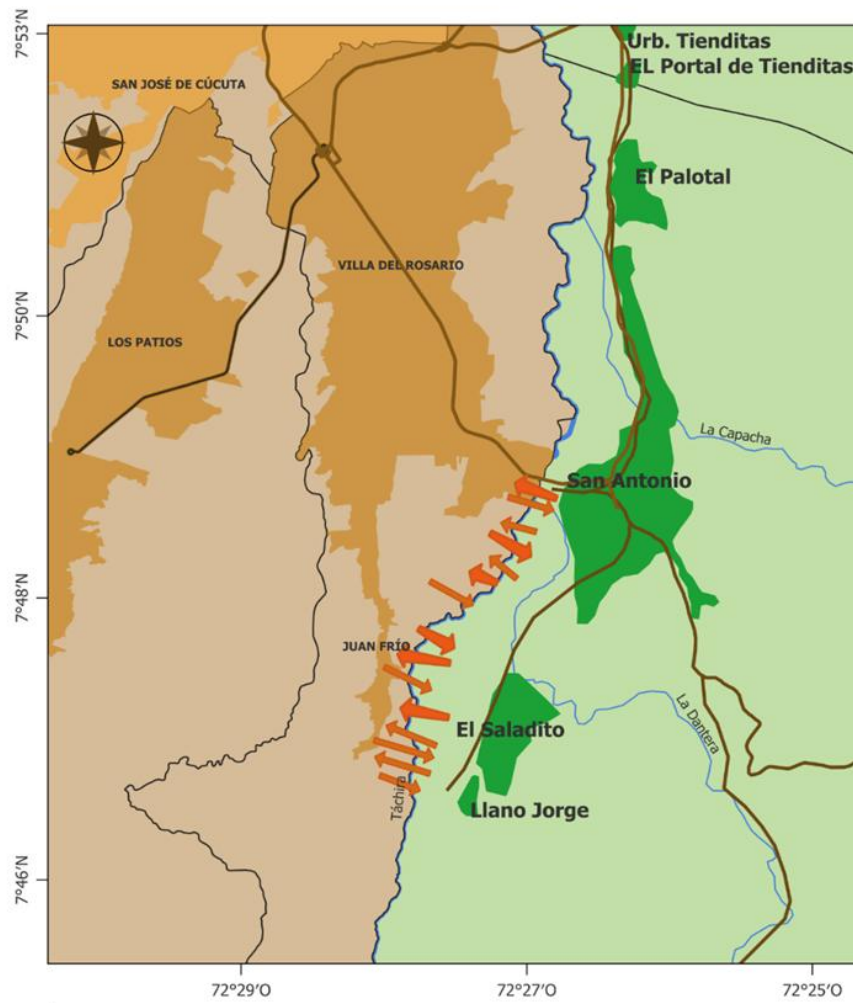
³⁸ Fuente: Estudio Tejido Empresarial 2024. Cámara de Comercio de Cúcuta

<https://datacucuta.com/estudios-sectoriales/empresarial/estudio-tejido-empresarial-2024/>

³⁹ Grupos guerrilleros con predominio del ELN, disidentes de las FARC, Tren de Aragua, Colectivos armados, bandas criminales.

forman parte de la infraestructura que, con su toponimia⁴⁰, componen los negocios operados por estos grupos en redes semiestructuradas binacionales, habitualmente utilizadas para el contrabando, el narcotráfico y otras actividades delictivas, por tanto, son ámbitos de alta peligrosidad y aunque se presumen clandestinas, sus localizaciones están disponibles públicamente. Con el cierre de fronteras y las restricciones comerciales impuestas por el gobierno de Venezuela, estas rutas se expandieron y reutilizaron como vías alternas para las movilidades transfronterizas y los actores que ocupan y administran estos espacios, en momentos de alta circulación comercial y humana, ofrecen servicios de protección, guía y transporte para mercancías y personas, bajo determinadas condiciones de uso, tránsito, peaje y costo de carga; las tarifas varían de acuerdo con el peso de la carga empaquetada y el tipo de trocha utilizada. En su estructura participan el grupo armado que controla los enclaves territoriales, en el caso de San Antonio y Ureña predominan los comandos guerrilleros del ELN, los Colectivos de Seguridad Fronteriza, la banda delictiva conocida como Tren de Aragua, el grupo paramilitar denominado La línea; los “trocheros” que son los encargados de supervisar y administrar en la práctica, las movilidades en las trochas; los maleteros y taxi-mulas que son los trabajadores informales que transportan las mercancías; los bachaqueros, término generalizado para los dueños de las mercancías; y los militares que forman parte de las tramas de extorsión fronteriza.

⁴⁰ Aunque se desconoce el número real de trochas existentes entre estas fronteras de Venezuela y Colombia, las más conocidas tienen sus toponimias: La Platanera, La Pampa, La Marranera, La Marina, La Paya, Los Mangos, Trocha 51, La Carbonera, Trocha de Juan Frío.



Aun cuando estas redes tienen décadas en constante avance en las fronteras y aunque con acentuada intensidad desde los primeros años década del presente siglo, se consolidaron durante los períodos de cierres y las severas restricciones a la libre movilidad a través de los pasos fronterizos formales, ampliando sus radios de acción durante la pandemia del COVID-19. A través de estas rutas y en alternancia con las vías oficiales se entremezclan durante siete años los movimientos circulares y pendulares, el desplazamiento de emigrantes, el contrabando, así como el flujo comercial a pequeña y mediana escala con destino a distintos lugares en la geografía venezolana, pero también en grandes magnitudes controlado en unos casos por comerciantes organizados, en otros por una estructura ilegal dirigida desde ámbitos gubernamentales venezolanos. Algunas modalidades de los movimientos comerciales ilegales se mantienen operativos después de la reapertura de las fronteras, tal como se puede apreciar más adelante en las figuras relacionadas con los movimientos de comercio no convencional

Las dinámicas comerciales en este áspero paisaje fronterizo surgidas durante el período de cierre de fronteras muchas se han preservado con algunas variantes y ajustes después de la reapertura de los pasos legales binacionales, se componen de híbridos intercambios caracterizados por la proliferación de improvisados agentes intermediarios que, en la búsqueda de cubrir carencias personales y familiares, producto del desempleo, los bajos ingresos, el alto costo de la vida y otras precariedades, se dedican a la compra y venta de mercancías; a efectos de esta investigación se han consultado a ocho de estos comerciantes en calidad de informantes

sobre sus actividades en las fronteras. Estos agentes no se consideran en términos tradicionales vendedores ambulantes, puesto que sus prácticas tienen distintas modalidades, realizadas a través de canales no convencionales, tampoco son empleados de empresas o comercios establecidos ni tienen negocios legamente constituidos o registrados y en casi todos los casos el financiamiento para la inversión es de origen personal o familiar; solo un par de casos trabajan para una red de empresarios y comerciantes formales.

Intermediaciones comerciales y canales no convencionales

La intermediación en seis casos consultados tiene el mismo *modus operandi*, aunque varían los productos, destino final y el mecanismo extorsionador. La mercancía se adquiere en establecimientos formales localizados en las zonas comerciales de la Ciudad de Cúcuta, en el sector La Parada, Los Patios y se compone de variados artículos por encargo o de un producto específico, según el sector a que se dedica el comerciante intermediario; en tiempos de cierre de fronteras se transportan en taxi hasta un lugar cercano al acceso de la trocha, donde se contrata al maletero o taxi-mula que, previo pago del peaje al grupo que controla la trocha, acarrea la mercancía empaquetada hasta la frontera venezolana, luego se moviliza en transporte privado que incluye el pago extorsionador en alcabalas militares, hasta llegar al destino y la distribución final (Figura 2). Una variante de estos canales comerciales se ejecuta a microescala definida en la estrategia trazada para el sustento familiar que consiste en un mecanismo directo de compra y reventa de productos, especialmente alimentos y víveres, que se ofertan en locales

acondicionados en viviendas familiares, ejemplificado en el informante cuatro de la Figura 2.

Informante	Lugar de compra	Productos	Transporte	Ruta cruce fronterizo	Extorsión	Lugar destino	Distribución final
1	Centro de Cúcuta	Varios. Por encargo	Taxi-La Parada Carretilleros	Trochas* Puente Simón Bolívar**	Guardia Nacional	San Cristóbal -Centro del país	Pequeños y medianos comerciantes
2	C: C. Alejandría y Que frío Cúcuta	Repuestos Electro-doméstico	Taxi Cruce a pie	Trochas* Puente . Simón Bolívar**	Pago en Trochas	Táriba	Negocios especializados
3	Centro de Cúcuta	Varios. Por encargo	Taxi-La Parada Carretilleros	Trochas* Puente Simón Bolívar**	Trochas Guardia Nacional	San Cristóbal - Táriba	Entregas personales
4	La Parada. Cúcuta .	Alimentos y viveres	Taxi-La Parada	Trochas*	No paga	San Cristóbal	Local en casa propia.

* Vías alternas usadas durante el cierre de fronteras.

** Vías utilizadas con la reapertura de la frontera del año 2023.

Figura 2. Canales comerciales no convencionales fronterizos
Fuente: Comerciantes informantes. Elaborado por: Mario Valero Martínez

Esta modalidad comercial se multiplicó en corto tiempo en las ciudades y ruralidades fronterizas del occidente venezolano y no sólo surgieron en barrios populares, compitiendo con las tradicionales bodegas y abastos; también emergieron en los deteriorados sectores de la clase media de la sociedad venezolana junto a las conocidas venta de garaje de objetos y ropa usada. En todos estos casos el comercio binacional improvisado y a través de mecanismos no convencionales, se convirtió en el paliativo de supervivencia familiar

ante el acelerado deterioro de las condiciones de vida, que numéricamente se reflejan en los datos de ENCOVI⁴¹ al indicar que a nivel nacional en el año 2018 la pobreza por ingreso era del 90,7% y se mantuvo en torno al 82,8 por ciento en el año 2023.

Otra estructura comercial de compleja trama se deriva de una red organizada de tráfico de mercancías dirigida desde una instancia gubernamental denominada Protectorado del Táchira. El protector es una figura inconstitucional, creada bajo la presidencia del extinto presidente H. Chávez utilizada para nombrar un cargo paralelo en aquellos estados donde la gente elegía gobernadores opositores al partido de gobierno. El objetivo central consistía en despojar a estos gobernadores de gran parte de sus funciones, reducir los presupuestos y torpedear sus gestiones, nombrando a un funcionario, militante del partido de gobierno que fungía como representante del gobierno nacional, al que se le asignaba el cargo de Protector del Estado. Esta figura ilegal se reforzó en el mandato de N. Maduro y en año 2018 nombró para el fronterizo estado Táchira un protector⁴² con

⁴¹ ENCOVI 2013: Radiografía de la vulnerabilidad social de Venezuela y propuestas de políticas pública. Instituto de Investigaciones y Ciencias Sociales. UCAB. Caracas <https://www.proyectoencovi.com/>

⁴² En las elecciones de gobernadores realizada en Venezuela en el año 2017 resultó electa para ejercer este cargo en el estado Táchira, la abogada y candidata opositora al régimen de Venezuela, Laidy Gómez (2017-2021); en enero del año 2018 el mandatario N. Maduro nombra como protector del estado Táchira al expolicía metropolitano, exalcalde de Caracas, Ministro de Agricultura Urbana, director nacional del Comité Local de Abastecimiento y Producción (CLAP), comisionado del Servicio Bolivariano de Inteligencia Nacional (SEBIN) y coordinador de grupos colectivos, Freddy Bernal, señalado de estar vinculado a los grupos guerrilleros colombianos, que posteriormente resultó electo gobernador del estado para el período 2021-2025.

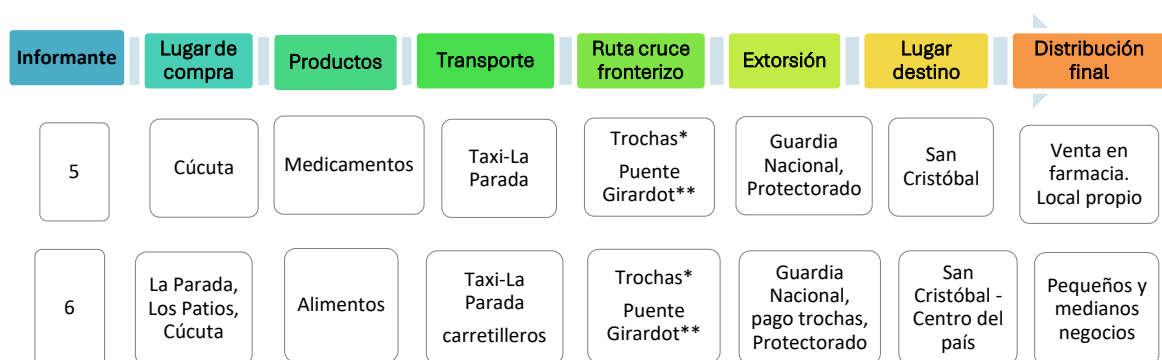
suprapoderes, que estableció una estructura político-parapolicial denominada protectorado del Táchira.

Bajo la administración de protectorado se organizó una sofisticada red de operaciones comerciales ilegales que otorgaba un permiso especial denominado código del protectorado para importar mercancías desde las ciudades fronterizas colombianas, controlaba trochas especiales utilizadas para el transporte comercial en grandes cantidades, que estaba bajo el dominio de un grupo denominado Colectivo de Seguridad Fronteriza en alianza con comandos guerrilleros del ELN. En esta encriptada red participan desde pequeños intermediarios comerciales (Figura 3) hasta grandes empresarios, comerciantes y ganaderos afiliados a organizaciones gremiales; todos sin excepción pagan al protectorado el 5% del valor de la mercancía aprobada y 3% destinado al fisco nacional para, en fraudulento trámite, legalizar la venta de mercancía en Venezuela.

En algunos estudios detallados sobre este caso en se estima que bajo esta modalidad para el año 2021 pasaban por las trochas especiales controladas por agentes vinculados al protectorado alrededor de 200 camiones de carga con capacidad de 35 toneladas⁴³ transportando mayoritariamente alimentos y medicinas; la ruta iniciada en los centros de abastecimiento de la ciudad de Cúcuta cruzaba la frontera venezolana hasta la ciudad de San Antonio y en

⁴³ Alianza Rebelde Investiga. Las Caras del protector de Maduro en las fronteras. https://talcualdigital.com/author/ari/#google_vignette/ / <https://alianza.shorthandstories.com/Las-caras-del-protector-de-Maduro-en-la-frontera/index.html#group-section-Proteccion-madurista-i1CRpw54w3>

específicos lugares a orillas del límite del río Táchira, se realizaba el trasbordo de la mercancía a vehículos de carga con matrícula nacional protegidos por miembros de la Fuerza Armada Bolivariana, luego se transportaba a los centros de distribución en el resto del estado Táchira o con destino final a centros de abastecimientos comerciales en otras entidades de la geografía venezolana; modalidades realizadas tanto por pequeños, individuales e improvisados comerciantes, como grandes y poderosos inversores del comercio regional y nacional.



* Vías alternas usadas durante el cierre de fronteras.

** Vías utilizadas con la reapertura de la frontera del año 2023.

Figura 3. Canales comerciales no convencionales fronterizos
Fuente: Comerciantes informantes. Elaborado por: Mario Valero Martínez

La estructura clientelar y paragubernamental del protectorado administró y controló del año 2018 al 2023 gran parte del lucrativo comercio transfronterizo utilizando el combinado mecanismo de la ilicitud del contrabando a través de vías no oficiales, léase trochas, también la cuota o vacuna impuesta a los comerciantes para las indescifrables arcas del protectorado y la dudosa legalidad arancelaria exigida para certificar las mercancía importada en territorio nacional

a través de instituciones del estado venezolano como el Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT) que es el órgano de ejecución de la administración tributaria nacional. En contraste, en otros escenarios fronterizos se impusieron restricciones, decomisos y represión al comercio menor, al tiempo que la vocería oficial y su protectorado señalaban sistemáticamente a supuestos contrabandistas-bachaqueros como los causantes de la crisis económica nacional, así como a los gobiernos de Colombia de estimular las actividades ilícitas, incluso hasta la insólita acusación de inocular la cepa del COVID-19 en Venezuela⁴⁴.

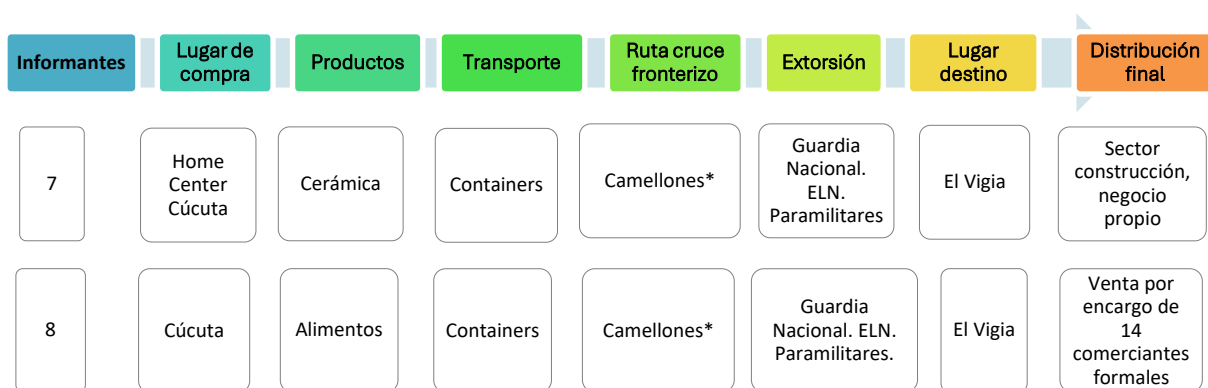
APUNTES FINALES. REAPERTURA INSTITUCIONAL DE LA FRONTERA

Los siete años de restricciones, imposición de vallas metálicas, obstáculos y despliegue constante de represivos operativos militares y policiales, no contuvieron las dinámicas comerciales en las fronteras y, contrario al propósito anunciado en las medidas implementadas por el gobierno venezolano, se expandieron y consolidaron las rutas alternas y los canales comerciales no convencionales del intercambio fronterizo. Fue un largo período en que se incrementaron las redes binacionales de actos y actividades asociadas al control de enclaves

⁴⁴ Nicolás Maduro acusó a Colombia por “todo el mal que le viene a Venezuela”, incluida la nueva cepa de coronavirus. 23 dce. 2020
<https://www.infobae.com/america/venezuela/2020/12/23/nicolas-m...>
Maduro culpa a contrabando por falta de dinero 01/08/20181 de agosto de 2018.
<https://www.dw.com/es/maduro-asegura-que-contrabando-es-responsable-de-falta-de-dinero/a-44903461>

territoriales y transacciones comerciales en diversas modalidades que trascendieron las escalas locales y regionales.

En la figura 4 se muestran dos casos que ejemplifican otros complicados mecanismos de negociaciones transfronterizas a través de inimaginables rutas no formales construidas entre ambos países para comerciar los productos, en este caso cerámica y alimentos, evitando los escollos oficiales pero sometidos a otras reglas de juego; la mercancía se compra en los establecimientos formales de la ciudad de Cúcuta, financiada por comerciantes organizados para abastecer sus negocios registrados en Venezuela, se embarcan en container y en su movilización a través de camellones, son custodiados por guerrilleros del ELN y paramilitares, según el tramo de territorio fronterizo bajo control de cada grupo delictivo, con mediación de efectivos policiales y militares hasta su destino final.



* Vías alternas usadas durante el cierre de fronteras y después de la reapertura de la frontera del año 2023.

Figura 4. Canales comerciales no convencionales fronterizos
Fuente: Comerciantes informantes. Elaborado por: Mario Valero Martínez

Tampoco se detuvieron las habituales interacciones de los habitantes fronterizos en sus proximidades geográficas ni los rutinarios intercambios comerciales transfronterizos a escala familiar, a pesar de los riesgos, los vejámenes y las extorsiones en sus tránsitos tanto por las rochas como por las vías oficiales de restringidas movilidades. Este ambiente de inseguridades y necesidades indujo a la gente, comerciantes o no, al aprendizaje de la negociación con los agentes, tanto institucionales oficiales como los adscritos a bandas delictiva para el uso de las vías alternas de comunicación por los territorios fronterizos nacionales, configurando al mismo tiempo, otros complejos campos de híbridas transacciones alrededor de actividades comerciales. En las fronteras se pacta y paga por el usufructo de la trocha, pero estas no son transacciones clandestinas, toda negociación se realiza a cielo abierto, a la vista de todos y a través de diferentes modalidades en las que participan, directa e indirectamente, miembros de la institucionalidad de ambos países. Nada en las trochas ni en el comercio transfronterizo fue un secreto en los siete años de las restricciones decretadas por el gobierno de Venezuela. No lo es de igual manera las mellas dejadas por esta nefasta política en las arruinadas ciudades fronterizas venezolanas que han quedado sin capacidad productiva ni comercial, en las que se han reforzado estructuras y redes dirigidas por agentes dedicados a los negocios ilícitos que mutan, se acomodan y reorganizan en correspondencia con las realidades surgidas a partir de la reapertura formal de las fronteras entre Venezuela y Colombia.

Frontera parcialmente abierta

En el último trimestre del año 2022 por iniciativa del recién electo presidente de Colombia, Gustavo Petro, y en el proceso de restablecimiento de las relaciones bilaterales, favorecidas para entonces por un ambiente de afinidades político-ideológicas, el gobierno de Venezuela cedió a la propuesta de reabrir las fronteras, decisión asumida de manera progresiva y con horario de apertura y cierre de los pasos fronterizos oficiales, una variante que se diferencia de la tradición histórica bilateral de mantener las fronteras abiertas durante las 24 horas del día que funcionó, salvo momentos de excepción, hasta el 2014, año en que se empezaron a aplicar recurrentes medidas alternas restrictivas a los desplazamientos por las fronteras.

Las actividades rutinarias transfronterizas retornaron al normal desplazamiento en el horario programado para cada uno de los pasos formales binacionales y pronto disminuyó considerablemente el uso de las trochas, especialmente en el subsistema urbano-fronterizo de San Antonio-Tienditas-Ureña y La Parada-Villa del Rosario. Igualmente, los agentes del comercio binacional reencusaron sus negocios formales, informales e ilícitos; las prácticas híbridas del comercio no convencional, a las que se hace referencia en este texto y esquematizadas en figuras 2 a la 6 en páginas anteriores, reestructuraron sus mecanismos de comercialización y se resituaron los canales no convencionales del mercado familiar sin estar exentos del hostigamiento y la extorsión de agentes policiales y militares asignados en las alcabalas fronterizas.

En paralelo, se reestructuraron las actividades delictivas con el reposicionamiento de grupos guerrilleros colombianos, que como señalan Salazar y Montoya (2023, 32) “recurrentemente han usado el territorio venezolano como refugio y espacio de contrabando de todo tipo”; en este caso, con especial dominio del ELN, también de paramilitares y otras bandas criminales como el Tren de Aragua que agudizan las acciones violentas en la disputa por el control territorial fronterizo⁴⁵, rearticulan la participación en negocios transfronterizos de origen formal e ilegal⁴⁶ establecidos o emergentes. Un ejemplo visible de aceptación pública gira en torno al contrabando de combustible de origen colombiano en las fronteras de Venezuela, un caso paradójico, lo que ocurrió durante décadas cuando en calles y avenidas de las ciudades fronterizas de Colombia con la venta gasolina traficada desde Venezuela, hoy se hace en sentido inverso con la venta de gasolina colombiana en las calles de San Antonio Ureña; en otras escalas prolifera el contrabando colombiano de verduras y hortalizas que se venden en los mercados populares del estado Táchira; y en zonas más oscuras han surgido las redes de tráfico de migrantes⁴⁷ y la explotación humana.

⁴⁵ El Espectador. 04 de mayo de 2022 La Parada (Norte de Santander) en medio de la guerra entre Eln y “Tren de Aragua” <https://www.elespectador.com/colombia/la-parada-norte-de-santander-en-medio-de-la-guerra-entre-eln-y-tren-de-aragua/>

⁴⁶ SAGA. 23 abril de 2023. El Tren de Aragua y la violencia en la frontera de Norte de Santander <https://saga.unodc.org/es/el-tren-de-aragua-y-la-violencia-en-la-frontera-de-norte-de-santander>

⁴⁷ DIARIO La Nación. 21 de septiembre de 2024. Jonathan Maldonado. Desmantelan red de tráfico de migrantes venezolanos. <https://lanacionweb.com/sucesos/desmantelan-red-de-trafico-de-migrantes-venezolanos/>

En otros escenarios, aunque empresarios de ambos países avalaron y alabaron el restablecimiento de las relaciones binacionales y el intercambio comercial bilateral, incipiente a finales de 2023 y muy desequilibrado⁴⁸, comunidades, actores y gremios locales describen el estado de debilidad y precariedad en que quedaron las ciudades fronterizas venezolanas tras siete años de cierres y obstáculos fronterizos. Para la presidenta de las Cámara de Comercio de San Antonio⁴⁹ la reapertura de los puentes internacionales y la reactivación del intercambio comercial no ha beneficiado a estas ciudades, puesto que, en el caso de San Antonio, más del 90% de comercio permanecía paralizado en el año 2023, señalando, asimismo, que su gremio había reducido la cantidad de miembros al pasar de 180 en el año 2020 a 80 afiliados en el año 2023. En datos aportados por otros actores locales⁵⁰ se registran para este último año la contracción en 92% el comercio en el eje San Antonio-Ureña y se contabilizaba que el 95% de las 800 pequeñas y medianas empresas en su mayoría de textiles, calzado y cueros, y de 1.600 talleres satélites que funcionaban hasta

⁴⁸ A finales del año 2023 el intercambio comercial bilateral alcanzó la cifra de 797,1 millones de dólares y con enorme desequilibrio en la balanza comercial venezolana, 666,2 millones corresponden a importaciones desde colombianas (83,4% repartidas en azúcares y artículos de confitería, combustibles y aceites, aceites esenciales y perfumería, productos químicos y materiales plásticos) y 130,9 millones a las exportaciones venezolanas (16,4% distribuidas en abonos, fundición de hierro y acero, manufacturas). CAVECOL. Boletín informativo. 19 de febrero de 2024. <https://cavecol.org/las-exportaciones-de-productos-venezolanos-con-destino-colombia-se-incrementaron-209-en-el-2023/>

⁴⁹ Diario de la Nación. 14 de agosto de 2023. Cámara de Comercio alerta por el cierre de los pocos locales activos en San Antonio. Jonathan Maldonado. <https://lanacionweb.com/frontera/camara-de-comercio-alerta-por-el-cierre-de-los-pocos-locales-activos-en-san-antonio/>

⁵⁰ Diario La Nación. Aún reina el estancamiento en San Antonio y Ureña. 30 de septiembre de 2024: Jonathan Maldonado. <https://lanacionweb.com/frontera/aun-reina-el-estancamiento-en-san-antonio-y-urena/>

el año 2015, cesaron sus actividades⁵¹; situación que permaneció constante el primer semestre del año 2024.

La destrucción del aparato productivo y comercial transformaron a estas ciudades en lugares de paso para las crecientes movilidades que giran en torno al intercambio comercial en todas las escalas binacionales y espacialmente en ámbitos locales con Cúcuta, principal ciudad fronteriza colombiana abastecedora de bienes y servicios a consumidores y negociantes venezolanos, al extremo que el debilitado comercio de las ciudades San Antonio y Ureña se abastecen mayoritariamente de mercancía procedente del vecino país. Sin embargo, contrario a lo que suele argumentarse, la recuperación de la capacidad productiva y comercial de estas ciudades fronterizas no está necesariamente atada al crecimiento y la estabilidad del intercambio comercial entre ambos países, aunque sin duda, como ocurría en tiempos de esplendor de las relaciones comerciales bilaterales, genera sus indirectas y positivas repercusiones; asimismo, las fronteras abiertas históricamente han beneficiado las actividades comerciales y productivas de estas ciudades fronterizas, particularmente en el habitual intercambio del mercadeo transfronterizo, así como en la dotación de materia prima para el funcionamiento de la pequeña y mediana empresas radicadas en espacios inmediatos Venezuela.

⁵¹ Prensa Táchira. 19/07/2021. Ocho mil costureras sin trabajo por quiebre de fábricas textiles. <https://laprensatachira.com/nota/20351/2021/07/ocho-mil-costureras-sin-trabajo-por-quiebra-de-fabricas-textiles>

Las dificultades para esta recomposición económica deben observarse, en el contexto nacional de crisis generada por un modelo económico fracasado que destruyó gran parte del aparato productivo nacional, a la que se suma la incertidumbre, la inseguridad jurídica y la inestabilidad política que afecta a toda la institucionalidad venezolana y que algunos economistas denominan como compleja trama económica. Es evidente que este panorama incide en la reconstrucción económica del calamitoso estado en que se encuentran los espacios urbano-fronterizos de Venezuela, especialmente las ciudades de San Antonio y Ureña, consecuencia directa, como hemos señalado en páginas anteriores, de las políticas institucionales que, por una parte, utilizaron a estos espacios en intereses geopolíticos y juegos de guerra, a la que se agregó los letales cierres de las fronteras que arruinó sus aparatos productivos y comerciales, abandonando toda política de estímulo al desarrollo local. Por otra parte, no son los únicos factores que inciden en la difícil recuperación económica en estas ciudades, otros aspectos están relacionados con la parálisis por largo tiempo de las actividades productivas, el atraso tecnológico generado, la reposición de inventarios, la incertidumbre inversionista y la migración de agentes empresariales, así como por las deficiencias y carencias de servicios públicos, tan acentuada incluso en todo el territorio venezolano, a lo que se suma la acentuación de la violencia que afecta a los espacios fronterizos de Venezuela y Colombia.

La recuperación de la actividades productivas y comerciales en estas ciudades de fronteras pasa por restablecer y respetar los derechos económicos, sociales y políticos y unas eficientes políticas de seguridad que contribuyan a rescatar la confianza en la inversión

para las ciudades de fronteras, y esto, pareciera estar muy lejos, considerando el rumbo político y económico trazado en Venezuela bajo el autoritario régimen cívico- militar y policial bolivariano. Ciertamente es que estas ciudades tienen enormes potencialidades productivas y comerciales, así se ha demostrado en el pasado, reforzadas en procesos de interacciones humanas y comerciales formales y no convencionales que tradicionalmente han ejercido amplia influencia en el desenvolvimiento de las dinámicas bilaterales al construir, aun con las asimetrías que se presentan entre ellos, espacios de complementariedad, competitividad y cooperación transfronteriza, bases que seguirán siendo el soporte para su futura y plena recuperación económica en ambientes nacionales de certidumbres y entendimientos geopolíticos estables en las relaciones bilaterales nacionales.

BIBLIOGRAFÍA

- Ardao, A. 2002. El café y las ciudades en los andes venezolanos. San Cristóbal: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses.
- Arellano, A. 1970. Temas de economía. San Cristóbal: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses.
- Codazzi A. 1841. Resumen de la Geografía de Venezuela. Paris: Imprenta de H, Fournier y Compia.
https://play.google.com/books/reader?id=Bs_6ab5_dcEC&pg=GBS.PP8&hl=es
- De Soto, H. 1987. El Otro Sendero. México: Editorial Electrocromp.
- Cunill, P. 1999. Geografía del poblamiento venezolano, Siglo XIX. Caracas: Fondo Editorial Facultad de Humanidades y Educación, UCV.
- Goering, A. 1964. Venezuela el más bello país tropical. Mérida: Talleres gráficos universitarios. Universidad de Los Andes.

- Murguey, J. 1975. Controversia colombo-venezolana en la construcción del ferrocarril del Táchira. San Cristóbal: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses.
- Naim, M. 2006. Ilícito. Editorial Debate. Barcelona.
- Peperkon, M. 2009. Historia de cuatro casas alemanas de comercio en Venezuela y Colombia. En: Rode H. Los alemanes en el Táchira (Siglo XIX-XX). San Cristóbal: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses.
- Portes, A. y Haller, W. 2004. Santiago de Chile: La economía informal. CEPAL.
- Rangel A. 1960. Temas agrícolas y agrarios. San Cristóbal: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses.
- Salas L. y Montoya J. Impactos territoriales el postconflicto en Colombia: Un balance temprano. En: Salas L. y Montoya J. Editores: 57-79. Bogotá: Editorial Universidad Nacional de Colombia.
- Sira, G. 2017. El estado de excepción fronteriza y la gaceta oficial. Caracas: CIDEP.
- Valero M.M. 2002. Las fronteras como espacios de integración. Caracas: Editorial Tropykos.
- Valero, M. M. 2008. Ciudades Transfronterizas e interdependencia comercial, en la frontera Venezuela/Colombia. En: Dilla H. (Coord.) Ciudades en la frontera: 67-96. Santo Domingo: Editora Manatí.
- Valero, M. M. 2020a. "Regiones fronterizas: territorios de encuentros, desencuentros y oportunidades". En: Regiones fronterizas e América Latina: Facetas y desafíos, 15-43. Editores: Mario Valero M., Juan Carlos Ramírez y Federico Morales B. Mérida: Coedición UNC-CR/ Mérida: Humanic-Fermentum.
- Valero, M. Mario. 2020b. La frontera colombo-venezolana: escenarios de conflictos. En: revista Nueva Sociedad No 289, septiembre-octubre de 2020, www.nuso.org

- Valero, M. M, 2020c. Desarrollo en los espacios de fronteras. Un análisis desde la experiencia venezolana. En: Donde el pedernal choca con el acero. 82-103. Editores Haroldo Dila y Fernando Neira. Santiago de Chile: RIL editores.
- Valero M. Mario. 2021. "Outros espaços para a Geografia Política". En: Os desafios e os nodos debates na Geografia Política Contemporanea. 109-129. Editado por Daniel Azevedo, Ina Elia de Castro y Rafael Winter. Rio de Janeiro: Editorial Terra Escrita.
- Velásquez, Ramon J. 2009. "Las memorias de Rode. Prólogo". En: Los alemanes en el Táchira (Siglo XIX y XX). Editor: Henirich Rode. Táchira: Ediciones de Autores y Temas Tachirenses.
- Villafañe, J.G. 1960. Apuntes estadísticos del estado Táchira. San Cristóbal: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses.

Capítulo tres

Cadena mercantil no formal de productos fronterizos. Municipios de La Cruz (Costa Rica) y Cárdenas (Nicaragua): El caso del frijol

Juan Carlos Ramírez Brenes



Autor Rafael Sánchez M. Título de las Obras: Otras Cartografías, Cuerpos comprimidos, maleta y movilidad. Mixta/papel 50x38. Año 2024

Introducción

Las regiones fronterizas son lugares donde por antonomasia se generan intercambios entre personas e instituciones de muchos tipos. Entre los intercambios que siempre van a estar presentes son los vínculos comerciales que normalmente se darán en ambos sentidos de la frontera. Es importante en este caso analizar cuáles son los tipos de bienes o servicios, los orígenes de estos, los actores involucrados, así como las posibles rutas comerciales.

En este documento, la finalidad es realizar un análisis de los intercambios comerciales no formales de los productos fronterizos entre los municipios de La Cruz (Costa Rica) y Cárdenas (Nicaragua). El análisis de este caso de estudio se realiza desde el enfoque de cadenas mercantiles, lo cual permita conocer y comentar aspectos relevantes de cada uno de los eslabones de la cadena, comenzando desde el origen del producto desde una perspectiva territorial, pasando por los diferentes actores involucrados como intermediarios, transportistas, acopiadores y otros, hasta llegar al consumidor final,

claro sin dejar de lado la institucionalidad involucrada en todo este proceso.

En el documento se presenta en primer lugar, una descripción de la microrregión fronteriza, donde se muestran algunas de las características más relevantes de la zona fronteriza de los municipios de La Cruz en Costa Rica y el municipio de Cárdenas en Nicaragua. En segundo lugar, se elabora una identificación de los principales productos de la cadena de valor comercial de la zona en estudio. Así mismo, se realiza un análisis de la cadena mercantil no formal transfronteriza. Y finalmente se presenta el caso de cadena mercantil no formal del frijol entre ambos países.

Descripción de la microrregión fronteriza

La microrregión fronteriza de los municipios vecinos de La Cruz en Costa Rica y Cárdenas en Nicaragua, se han caracterizado históricamente por poseer una serie de estrechos vínculos. Algunos de estos vínculos han estado relacionados con la afinidad familiar o por consanguinidad, donde las familias viven a ambos lados de la frontera y por la cercanía tienen una relación permanente y constante. Por otra parte, los vínculos también han estado relacionados con el desarrollo de sus actividades laborales y productivas, las cuáles han sido principalmente de carácter agropecuario. Donde en la implementación de estas actividades productivas se produce la movilidad de las personas de un lado al otro, pero también se llevan a cabo los intercambios de productos.

En relación con la caracterización territorial cabe señalar que la microrregión fronteriza que contempla los territorios de los

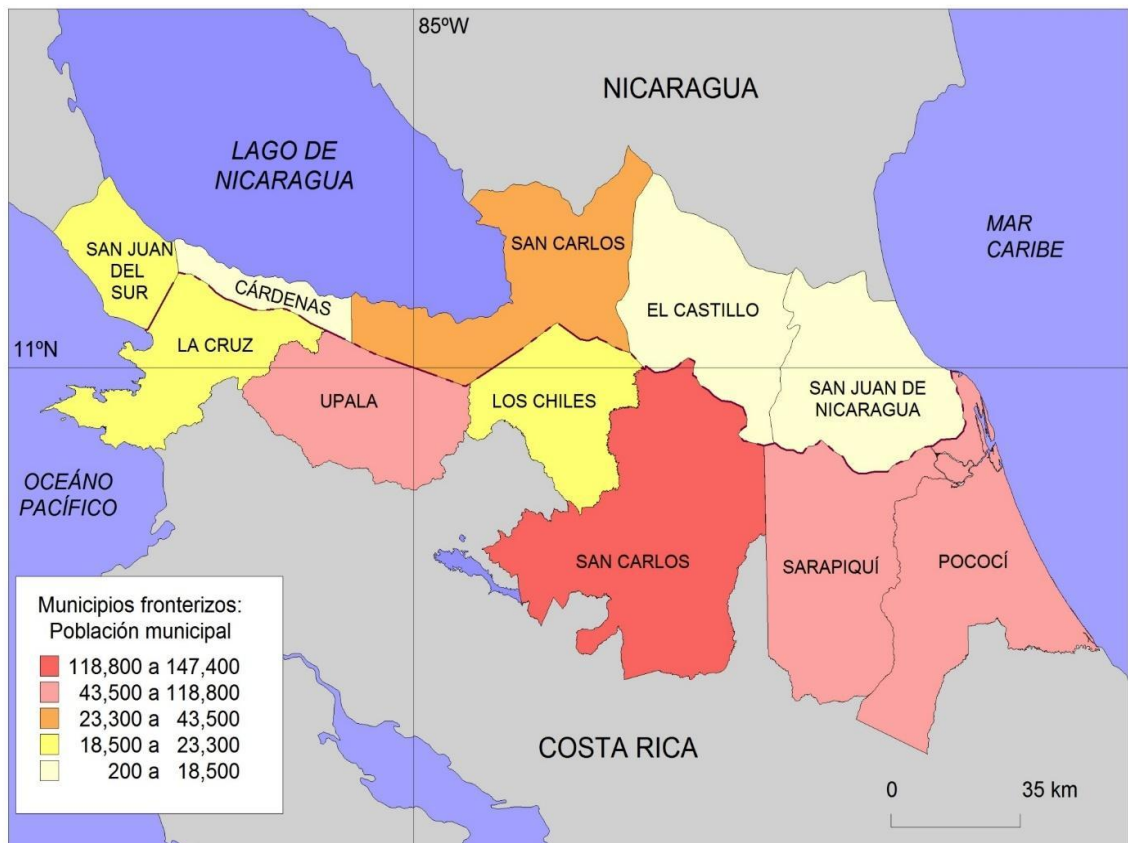
municipios de La Cruz y Cárdenas se ha caracterizado, como se mencionó anteriormente, por poseer históricamente procesos interdependientes de vinculación entre ellos de movilidad comercial y humana.

El Municipio de La Cruz tiene límites al norte con los Municipios de Cárdenas y el Municipio de Rivas ambos de Nicaragua, también limita al sur con el Municipio de Liberia. Así mismo, al oeste con el Océano Pacífico y al este con el Municipio de Upala. Por su parte, el Municipio de Cárdenas limita al norte con el Lago Cocibolca y al sur con el Municipio de La Cruz. También al oeste con el Municipio de Rivas y al este con el Municipio de San Carlos de Nicaragua (Mapa 1).

La extensión territorial del Municipio de La Cruz es de 1.383,9 kilómetros cuadrados (Municipalidad de La Cruz, 2016) y la extensión del Municipio de Cárdenas es de 226.6 kilómetros cuadrados (González, 2017). En cuanto la población La Cruz posee 19.181 personas (Municipalidad de La Cruz, 2016) y Cárdenas 8,385 personas (González, 2017). Además, la división territorial se presenta de la siguiente manera. La omarcas, donde los barrios son Liberación, El Progreso y el Gaspar. Las comarcas son: Santa Ana, Aceituno, Sota Caballo, Sapoá, Cuajinilquil, La Mercedes, Kalula, La flor, Tiruri, Las Cañitas, El Triunfo, Río Mena, Palos Verdes, Zapotillo, Tablón, Los Ángeles y Colón. (INIDE, 2008).

Por otra parte, en relación con los aspectos económicos que caracterizan a esta microrregión cabe mencionar, que en ambos municipios los sectores productivos más importantes son la agricultura, la ganadería y la pesca. Mayormente en estos sectores se

ha trabajado de forma artesanal y sin la utilización de modernas tecnologías, lo cual implica que los dichos procesos productivos están más orientados a la subsistencia de las familias que a la producción de excedentes para la comercialización.



MAPA 1. MUNICIPIOS FRONTERIZOS COSTA RICA NICARAGUA

FUENTE: HERNÁNDEZ AURORA, UNIVERSIDAD NACIONAL, TOMADO DE INEC 2001

Otro aspecto que ha influido en la dinámica económica de ambos municipios es que comparten el paso de la carretera interamericana, cuál se ha constituido en la principal vía de traslado de bienes de comercio internacional con Centroamérica. Es

precisamente aquí donde se ubica el principal puesto aduanal entre ambos países, a la cual se le denomina “Aduana Peñas Blancas”, la cual desde su creación ha producido una dinámica económica propia en torno a su operación, se han creado agencias Aduanales Privadas las que han generado empleos, también se han producido otros diversos servicios como seguros, secretariales, fotocopiado, servicios de alimentación, comercio no formal, entre otros. Finalmente, uno de los sectores que ha repuntado en ambos municipios en los últimos años es el turismo, el cual está generando importantes recursos para los empresarios turísticos que han venido realizando sus inversiones en proyectos turísticos en estas comunidades fronterizas. En torno a esto han surgido no solo pequeños y medianos emprendimientos turísticos locales sino también se observa la presencia de la inversión extranjera con grandes proyectos turísticos como el de El Jobo.

La microrregión fronteriza de los municipios de La Cruz y Cárdenas se ha caracterizado históricamente por ser una de las zonas con mayores índices de pobreza de ambos países. Muchos de los hogares o familias de las comunidades de ambos municipios son catalogados como de pobreza extrema. Así mismo, poseen altos niveles de desempleo debido a que no existen fuentes de trabajo que no sean las relacionadas a las actividades agropecuarias de baja escala en su mayoría. Este escenario ha llevado a que pobladores de la zona utilicen el comercio no formal e informal para tratar de generar ingresos para sus familias. Por esta razón algunas personas comercian con productos y algunos servicios a través de la frontera utilizando pasos sin ningún control oficial.

Identificación de productos y la cadena de valor comercial

Cabe señalar que en esta microrregión fronteriza se pueden identificar el intercambio de muchos tipos de bienes, unos que lo hacen de la manera formal y cumpliendo con toda la normativa de exportación o importación. También se produce el intercambio de diferentes productos desde la no formalidad o hasta la informalidad. Se presentan a continuación algunos de los principales productos presentes en el intercambio de esta zona.

Grupo de productos perteneciente al sector agropecuario

En la microrregión fronteriza de La Cruz y Cárdenas históricamente se han intercambiado principalmente productos agropecuarios tales como el frijol, el maíz y otros productos de primera necesidad. Algunos de los productos que actualmente se comercian en esta zona fronteriza son los siguientes (Tabla N.1):

GRANOS	FRUTAS	VERDURAS	LÁCTEOS	PROD.VALOR AGREGADO	OTROS
Frijol	Aguacate	Cebolla	Queso ahumando	Medicinas	Pescado del lago
Maíz	Manzanas	Tubérculos	Cuajadas	Ropa	
Arroz	Plátanos	Semillas para cultivo		Zapatos de cuero	
	Cuadrados			Rosquillas de maíz	
	Pitahaya			agroquímicos	
				*Ollas	
				*Productos de madera y cuero	

TABLA N.1 PRINCIPALES PRODUCTOS EN LA CADENA MERCANTIL FRONTERIZA DESDE NICARAGUA

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON BASE EN LA OBSERVACIÓN.

*NOTA: LAS OLLAS DE COCINA Y LOS PRODUCTOS DE MADERA Y CUERO, LA MAYORÍA PASAN POR LA ADUANA.

Además, también existen algunos productos que se comercializan esporádicamente en el sentido inverso, es decir, desde La Cruz a Cárdenas entre ellos están los combustibles (a raíz de la crisis del 2022), algunos productos de la canasta básica o como le conocen los lugareños “las compras del diario” y también algunos electrodomésticos.

Un producto específico

Cabe resaltar que unos de los productos de mayor intercambio es el frijol, esto debido principalmente a dos razones, una es la escasez que existe en el mercado costarricense y la otra es el bajo precio de este en el mercado nicaragüense.

El origen de los productos en la mayoría de los casos está ubicado en la región central del país. Por lo tanto, los productos son trasladados tanto por los productores como por intermediarios, donde ambos utilizan distintos medios de transporte. Por ejemplo, los productos agropecuarios pueden ser trasladados por los productores desde sus fincas o casas de habitación hasta la región fronteriza donde son vendidos. Pero los productos como las medicinas y agroquímicos son comprados por intermediarios en el centro del país y posteriormente se trasladan a la frontera para su comercialización.

Actores de la cadena de mercantil

Los actores que participan en la cadena mercantil son diversos y va a depender de los tipos de productos. Tratando de encontrar algunos actores que sean similares tenemos los siguientes. Del lado nicaragüense en el caso de los productos agropecuarios, están los

productores, los centros de acopio (en algunos casos) las asociaciones de productores, las entidades estatales, los transportistas, los intermediarios que transa en la frontera. Del lado costarricense, el receptor o comprador en la frontera, el transportista, intermediarios y compradores finales.

En el cantón de La Cruz, se pueden identificar cuatro organizaciones con instalaciones propias, todas asentadas en el cantón de La Cruz: Asolcruz, Coopebelice y el Ceproma Valle Real en el distrito de Santa Cecilia y el CAC La Cruz, en el cantón propiamente. Cuentan con las instalaciones y maquinaria, pero no tienen capacidad para almacenar por tiempo prolongado el grano. (Valerín, 2020)

CADENA MERCANTIL NO FORMAL TRANSFRONTERIZA

La cadena de valor comercial no formal a través de la cual se moviliza el producto hasta llegar al mercado final. Como consecuencia de las restricciones en la movilidad fronteriza en la microrregión en estudio, se identifica la siguiente cadena:

Gráfica de la cadena de valor no formal

A continuación, se pueden observar los diferentes eslabones identificados en la cadena no formal para el intercambio de bienes en la región fronteriza en estudio (Figura 1). Se puede apreciar que la misma se divide de acuerdo con los eslabones presentes en cada país. En el caso de Nicaragua hay tres eslabones, el primero es el bien o servicio en donde participan fundamentalmente los productores.

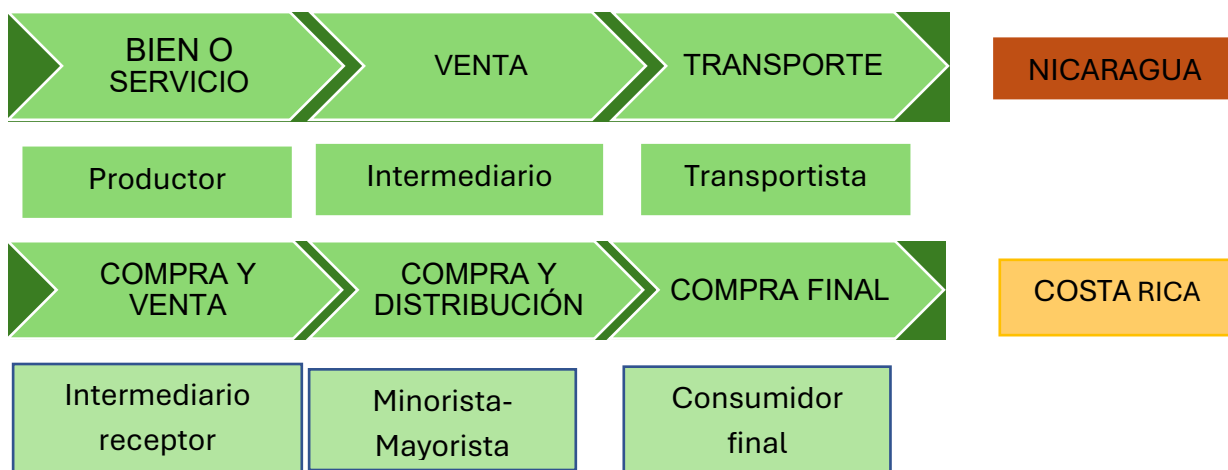


FIGURA 1. PRODUCTOS AGROPECUARIOS CADENA DE VALOR COMERCIAL NO FORMAL EN LOS MUNICIPIOS DE LA CRUZ Y CÁRDENAS.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

El segundo es la *venta*, aquí están todos los intermediarios locales, independiente del tipo o cantidad de ellos. Y el tercer eslabón es el *transporte*, aquí se incluyen cualquier tipo de transportista o transporte utilizado en la movilización de los productos entre eslabones. En el caso de Costa Rica, se identifican también tres eslabones, el primero es la *compra y venta*, la cual se relaciona con el intercambio que se produce en la frontera entre el vendedor de Nicaragua y el comprador o intermediario receptor de Costa Rica. En segundo lugar, está la *compra y distribución*, aquí fundamentalmente participan los compradores denominados minoristas, los cuales venden el producto a mayoristas o al consumidor final. Finalmente se presenta la *compra final*, esta es compra que realiza el consumidor final.

Pasos formales y no formales

En la microrregión fronteriza de La Cruz y Cárdenas existen múltiples trochas o “trillos” como les denominan las personas locales. Estas principalmente han sido utilizadas para el traslado de personas en condiciones de ilegalidad migratoria. Sin embargo, son utilizadas también por los vecinos para movilizarse a los pueblos del país vecino para el avituallamiento de diferentes productos o trámites institucionales. Entre las principales trochas o pasos informales se pueden ubicar, un paso en Peñas Blancas (Calle Los Catanos), La Libertad, dos pasos en Santa Elena (el Aceituno y Finca Claudio), un paso en la comunidad de La Virgen (San Vicente-Tablón), un paso en Belice y un paso en Armenia (Colón).

Cabe mencionar que en relación con los pasos formales únicamente existe el puesto de Peñas Blancas, el cual es lugar donde se realizan los trámites migratorios y aduanales. Por ende, aquí se encuentra ubicada la institucionalidad formal fronteriza de ambos países, entre estos están la oficina de Migración y Extranjería, la oficina de Aduanas, oficina del Ministerio de Salud, oficina de Ministerio de Agricultura y Ganadería, Policía de Fronteras entre otras. El transporte de mercancía en esta zona se realiza de varias formas. En los pasos informales, muchas de las personas se movilizan a pie, es decir deben caminar de un lugar a otro. Pero también lo hacen a caballo y en algunos pasos en motocicletas (las cuales brindan un servicio de taxi informal). De estos pasos el único que tiene posibilidad de transporte en vehículo automotor son dos pasos uno por la Libertad y otro por la Finca de Claudio en Santa Elena, los demás son intransitables para automóviles. Por otra parte, en el paso formal de

Peñas Blancas hay posibilidad de utilizar diversos servicios de transporte como, por ejemplo, transporte público, vehículos privados, motocicletas, camiones, taxis entre otros. Pero todos los anteriores pueden hacerlo siguiendo las disposiciones o trámites legales vigentes en ambos países.

Cadena mercantil no formal del frijol

Cadena del frijol en Nicaragua

En Nicaragua el frijol es un producto esencial en la dieta de la población. Por esto la dinámica productiva es muy buena y están produciendo excedentes destinados a la exportación. Esta producción se lleva a cabo prácticamente en todo el país y entre las principales zonas productivas están las siguientes.

Zonas productoras de frijol.

La producción se centraliza en la denominada región centro-norte del país, donde se ubican tres importantes zonas:

- *Zona seca o cálida y áreas secas del norte para siembra de primera y postrera.* Incluye los municipios de Estelí, Condega, Limay, Somoto, Ocotal, Pueblo Nuevo, San Lucas, Teustepe, Esquipulas, Terrabona, Darío, La Concordia, Sébaco y San Isidro.
- *Zona semihúmeda para siembra de postrera.* Incluye Matagalpa, San Dionisio, Santa Cruz, San Fernando, Ciudad Antigua, Jícaro, Jalapa y Jinotega.

- *Zona húmeda para siembra de apante.* Comprende los municipios de Nueva Guinea, San Carlos, zonas montañosas de Matagalpa y Jinotega, áreas de la zona Atlántica en las riberas de los grandes ríos. (CATIE, 2

Eslabones de la cadena

Según un estudio del CATIE, la cadena mercantil está compuesta por cuatro eslabones fundamentalmente, los cuáles pasan desde el productor hasta el consumidor final. Estos eslabones son:

Eslabón de producción: hay aproximadamente ciento cincuenta y un mil (151.000) productores, de los cuales el 90% siembran menos de 3 manzanas (equivalente a 2,1 ha) de frijol en el año. Estos aportan el 90% de la producción total del grano del país.

Eslabón de acopio: Luego de cosechado el frijol, su acopio se realiza a través de una red de agentes acopiadores que se ubican en zonas de montaña, en mercados comunitarios y en mercados importantes a nivel municipal. En la zona del pacífico los productores pueden colocar su producto en los mercados municipales o departamentales.

Eslabón de procesamiento: en este eslabón participan principalmente empresas privadas, además operan organizaciones cooperativas de segundo grado (usualmente de multiservicios), que han asumido más funciones en la cadena y que eventualmente venden servicios de maquilado a terceros. Existen en Nicaragua más de 23 plantas dedicadas a la maquila

de frijol, las cuales están en manos de empresas privadas y cooperativas de segundo y tercer nivel.

Eslabón de comercialización: no existen datos exactos del número de actores que participan de este eslabón, sin embargo, si es posible mencionar que es dominado por los comerciantes locales, quienes mueven aproximadamente el 85% de la producción. (CATIE, 2014)

Actores de la cadena

Para la identificación de los actores de la cadena hay que mencionar que existen o participan actores casi en todos los niveles, a saber, local, regional, nacional e internacional. Algunos de los más importantes son:

1. Nivel local o municipal: Productores, Cooperativas, Acopiadores locales, Centros de acopio locales.
2. Nivel regional o departamental: Mayoristas regionales, ENABAS.
3. Nivel nacional: se pueden identificar de dos tipos. Mayoristas: ENABAS, Mayoristas del: Merc. Oriental, Merc. Mayoreo, Otros. Minoristas: Pulperías, Pulperías solidarias, Supermercados, Otros mercados, Detallistas, Consumidores.
4. Nivel internacional: principalmente las exportaciones a El Salvador, Costa Rica y Honduras. (UNCTAD, 2008)

Mecanismos institucionales

Se identifican algunos actores que se constituyen en los mecanismos institucionales de coordinación y colaboración con el sector, estos son:

1. Comisión Sectorial del Frijol en la Asociación de Productores y Exportadores de Nicaragua (APEN)
2. Los gabinetes de producción municipal y departamental
3. Asociaciones de productores como ASOPROL, ECOGRANO, UNAG.
4. Sistema Nacional de la Producción, Comercio y Consumo (antes Mesa Nacional de Granos Básicos)
5. Red Nacional de Innovación Tecnológica
6. Se puede apreciar que en Nicaragua existen diversos mecanismos institucionales que sirven de plataforma y apoyo al sector productor de frijol. Esto podría ser un factor que incida en la existencia de una buena oferta del producto, que abastece tanto al mercado interno como también permite generar oportunidades para la exportación a los países vecinos.

Cadena del frijol en Costa Rica

En caso del frijol en Costa Rica cabe señalar, que este grano es parte de la dieta diaria, por lo que existe un importante volumen de consumo tanto de frijol negro como de frijol rojo. Sin embargo, la producción nacional es muy escasa y no da abasto con las cantidades

demandadas por los consumidores. Esto hace necesaria la importación de frijoles desde algunos países, entre ellos Nicaragua.

Según datos de la Universidad de Costa Rica en el mercado costarricense los grandes comercializadores acaparan el 80% del mercado interno con frijol importado a bajos precios desde Nicaragua, Estados Unidos, China y Argentina. (UCR, 2022). Esto lo reafirman Vargas y Rojas (2021) donde plantean que “con la producción nacional de frijol, se logra suplir únicamente alrededor de una cuarta parte de la demanda existente. La porción restante se satisface mediante la importación de producto”.

A continuación, se pueden observar las cuotas de importación de frijol de acuerdo a las industrias (Tabla N.2):

Industria	Cédula Jurídica	Porcentaje de asignación	Volumen asignado	Volumen asignado en quintales
Asoc. Productores Comunidades Unidas en Veracruz	3-002-127213	18,1%	594,77	12 929,68
C.C Inversiones Agroindustriales S.A	3-101-172437	5,5%	180,73	3 928,91
Comercializadora Internacional de Granos Básicos S.A (SRL)	3-102-230643	0,6%	19,72	428,61
Compañía Arrocera Industrial S.A	3-101-020365	8,0%	262,88	5 714,77
Cooperativa de Productores Independientes en Liberia R.L	3-004-061893	3,3%	108,44	2 357,34
Corporación de Compañías Agroindustriales CCA (SRL)	3-102-085278	18,4%	604,62	13 143,98
Distribuidora el Armenio S.A	3-101-316261	8,6%	282,6	6 143,38
Empaque Agroindustriales S.A	3-101-149588	31,5%	1 035,09	22 501,93
Kani Mil Novecientos Uno S.A	3-101-220952	3,3%	108,44	2 357,34
Kalistro del Sur S.A	3-101-349322	2,7%	88,72	1 928,74
Total		100%	3 286,00	71 434,68

TABLA N. 2 CUOTAS DE IMPORTACIÓN DEL FRIJOL EN COSTA RICA
Fuente: Vargas y Rojas (2021)

Zonas productoras de frijol

En relación con las zonas donde se produce el frijol en Costa Rica cabe mencionar que según datos del Ministerio de Agricultura y Ganadería- MAG, en el país el frijol se produce principalmente en tres zonas geográficas, en donde en conjunto se produce el 97% del frijol que se cosecha en el país. En condiciones habituales, la Región Huetar Norte produce el mayor porcentaje de frijol (cantones de Upala y Los Chiles 50%), seguida de la Región Brunca (Pejibaye de Pérez Zeledón y Buenos Aires 35%) y la Región Chorotega (Santa Cecilia de La Cruz 12%). Sin embargo, esta proporción ha cambiado bastante en los últimos 3 ciclos agrícolas, principalmente por eventos climáticos (2017 Huracán Otto y 2018 Tormenta Nate). (Valerín, 2020) (Tabla N.3).

Ciclo agrícola	Brunca	Chorotega	Huetar Norte
16/17	45	21	31
17/18	34	21	44
18/19	51	14	33

TABLA N. 3. PORCENTAJE DE PRODUCCIÓN DE FRIJOL POR REGIÓN: COSTA RICA 2016-2019 FUENTE: (VALERÍN, 2020) CON BASE EN DATOS DE LA GERENCIA PROGRAMA NACIONAL DE GRANOS BÁSICOS MAG.

Según datos del Consejo Nacional de Producción que es una dependencia del MAG, se estimaba que el año 2018 existían alrededor de 3.346 productores de frijol en Costa Rica. Esto se puede observar en la siguiente tabla (Tabla N.4).

Región	Productores		Área	
	Cantidad	%	Ha	%
Brunca	1,245	37,20	7,755	48,08
Chorotega	851	25,40	3,460	21,45
Huetar Norte	1,248	37,30	4,373	27,11
Central	2	0,06	120	0,74
Otras	0	0,00	421	2,61
Totales	3,346	100%	16,129	100%

TABLA N. 4. PRODUCTORES Y ÁREA DE FRIJOL POR REGIÓN PRODUCTORA: COSTA RICA 2018
FUENTE: (VALERÍN, 2020) CON BASE EN CLAUDES, CNP. 2018

Eslabones de la cadena

1. Eslabón del productor: En este se ubican todos los productores de frijol, desde los grandes y medianos con visión de comercialización hasta los productores pequeños y artesanales que buscan tanto la seguridad alimentaria como la comercialización de algún excedente.
2. Eslabón de acopio: En este eslabón se observan a todos aquellos grupos organizados que se encargan de recibir y comercializar el producto de sus asociados. La Asociación de Productores es el grupo que prevalece en este eslabón.
3. Eslabón intermediario: A este pertenecen los diferentes intermediarios que le compran el frijol tanto al productor como a los centros de Acopio.
4. Eslabón industrial: en este se ubican las grandes empresas que compran el frijol, lo procesan y lo comercializan en el mercado nacional.

5. Eslabón de comercialización: Aquí se ubican tanto los mayoristas como los minoristas que venden el producto al consumidor.
6. Eslabón consumidor final: Son todos los consumidores finales del producto.

Actores de la cadena

Según datos del IICA (2013) los actores que participan de la cadena de frijol en Costa Rica serían los siguientes:

- A. Productores de grano: Los productores dedicados al cultivo de frijol, se encuentran concentrados principalmente en las regiones Huetar Norte, Brunca y Región Central.
- B. Acopiadores: En la cadena del frijol existe mayor participación de organizaciones de productores que acopian y comercializan frijol, que actúan como pequeñas empresas campesinas de comercialización.
- C. Industria del frijol: Las industrias registradas en el Sistema de Información de Inteligencia de Mercados del CNP y que compran, acopian, procesan y comercializan frijoles en Costa Rica son 15, 4 de ellas concentran el 69% de las compras locales. (IICA, 2013)

Sin embargo, cabe resaltar que entre estos actores el IICA no se incluye al consumidor final.

Por otra parte, el Ministerio de Agricultura y Ganadería plantea otra clasificación de los actores que muestra otros actores no contemplados en la clasificación del IICA. Según esta nueva clasificación el sector frijolero está integrado por actores que se mueven en diferentes niveles: se encuentran los productores (producción primaria), los intermediarios, industria compradora e importadora, instituciones públicas, academia y consumidor (Valerín, 2020). (Figura 2)

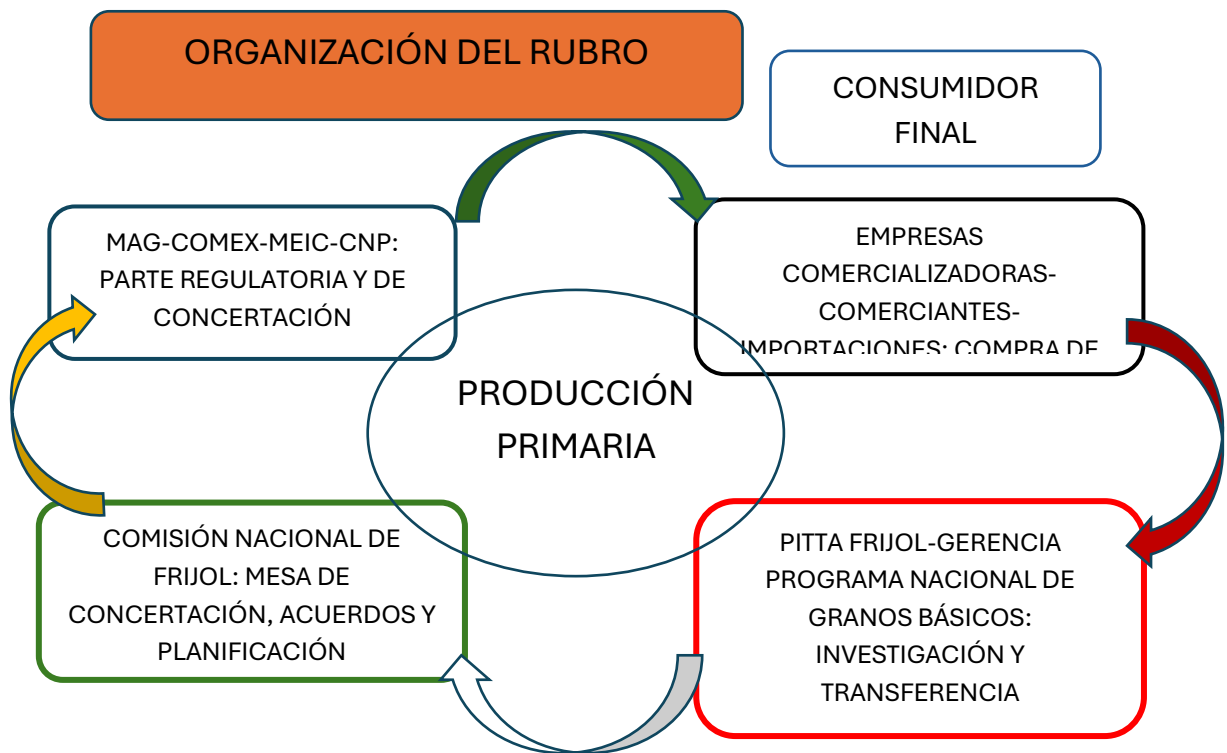


FIGURA 2. ACTORES DEL SECTOR FRIJOLERO Y SUS VINCULACIONES

FUENTE: (VALERÍN, 2020)

Rutas de intercambio comercial del frijol en Costa Rica

A continuación, se presentan las dos principales rutas del intercambio comercial del frijol en el mercado costarricense. En la primera el eje central de la ruta lo constituye el productor nacional, el cual establece una serie de vinculaciones con diversos actores comerciales (Figura 3).

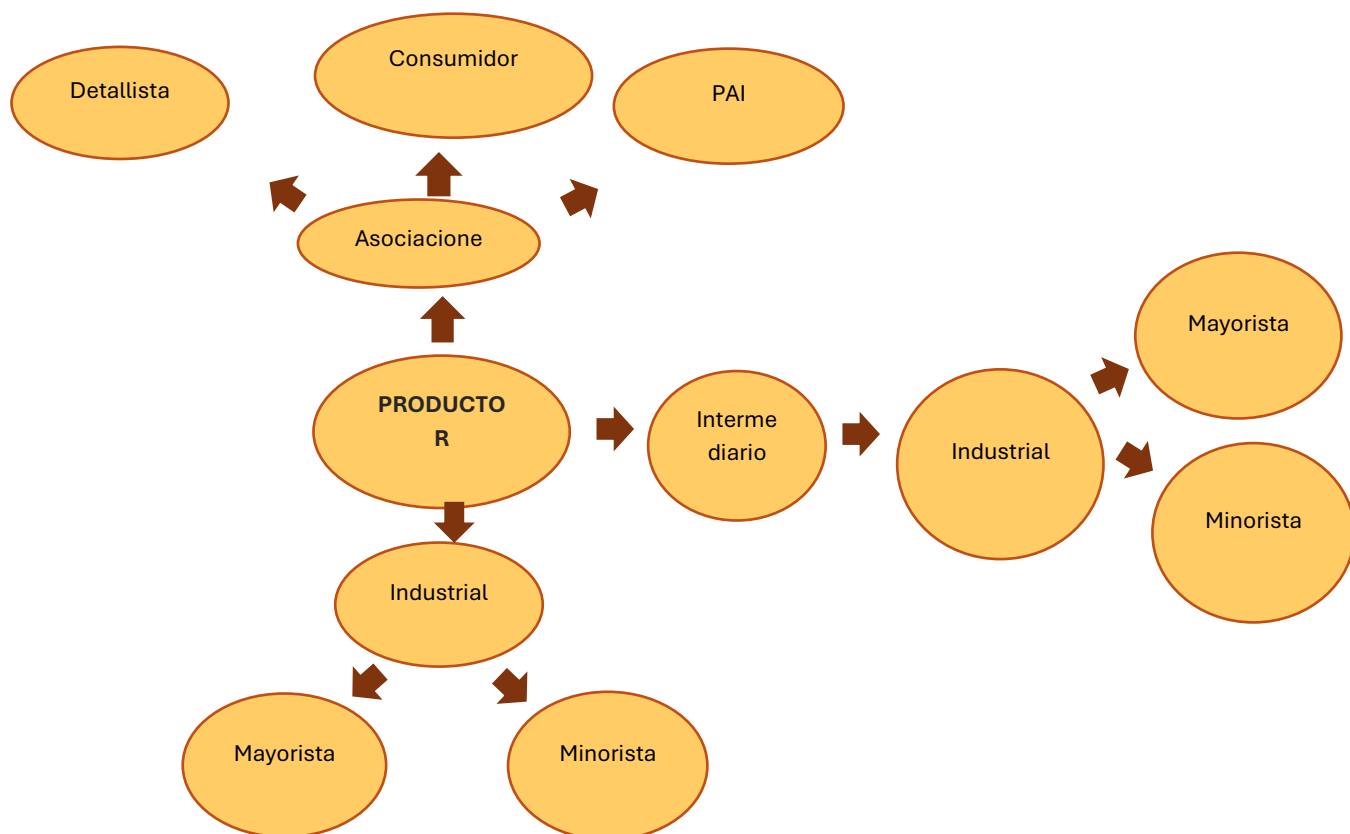


FIGURA 3. RUTA 1 DE COMERCIALIZACIÓN DEL FRIJOL EN COSTA RICA
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON BASE EN INFORMACIÓN DEL MAG.

La segunda ruta presenta como eje central al sector industrial, el cual se constituye en el importador del grano desde diferentes mercados externos (Figura 4)

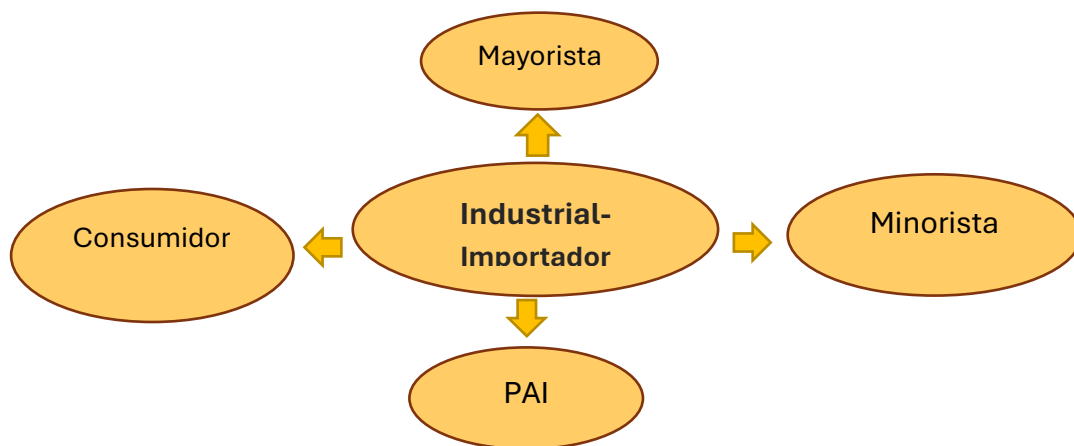


FIGURA 4. RUTA 2 DE COMERCIALIZACIÓN DEL FRIJOL EN COSTA RICA
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON BASE EN INFORMACIÓN DEL MAG.

Mecanismos institucionales

En esta parte se identifican algunos actores que se constituyen en los mecanismos institucionales de coordinación y colaboración con el sector, estos son:

- Consejo Nacional de la Producción CNP a través del Programa de Abastecimiento Institucional PAI.
- La Oficina Nacional de Semillas (ONS)

- Instituto Nacional de Innovación y Transferencia de Tecnología Agropecuaria (INTA)
- Instituto de Desarrollo Rural (INDER)
- Plan Sectorial de Agricultura Familiar
- Programa de Investigación y Transferencia de Tecnología Agropecuaria (PITTA)
- Comités de Cadenas Productivas
- Plan para la Reactivación de la Producción Nacional de los Alimentos Básicos
- Centros de Negocios para el Procesamiento y Mercadeo Agropecuario (CEPROMA)
- Servicio de Información e Inteligencia de mercados (SIIM)
- Programa Nacional de Ferias del Agricultor
- Estrategia de Comercialización 100% Frijol de Costa Rica
- Instituto Interamericano de Cooperación Agrícola (IICA)
- Universidades estatales: UNA-UCR.

A pesar de que los mecanismos institucionales en Costa Rica son abundantes, se podría argumentar que los mismos no inciden tanto en la posibilidad de tener una mayor oferta de frijol en el mercado nacional, lo cual ocasiona que tenga que importarse una buena cuota desde el exterior.

Consideraciones generales

- En primer lugar, es importante resaltar que en el presente libro se realizan relevantes contribuciones en torno a la conceptualización de lo “no formal” en las fronteras. Se plantea que es fundamental mirar lo “no formal” desde una óptica diferente, ya que muchas veces se confunde con lo ilegal. Lo no formal puede tener relación tanto con aspectos legales como ilegales, pero la no formalidad puede estar relacionado con aspectos institucionales de no cumplimiento de trámites, procedimientos y requisitos para operar en la formalidad.
- Cabe resaltar que la región transfronteriza de La Cruz, Guanacaste desde hace mucho tiempo ha tenido una importante dinámica económica, donde se entrelazan diversas vinculaciones comerciales, algunas pasando por la ilegalidad, otras por la informalidad y hasta la no formalidad.
- Una característica importante en la dinámica comercial en la zona en estudio es la existencia de una diversidad actores que participan diariamente de los intercambios comerciales. Tal como se mencionó anteriormente se puede observar la presencia de productores, intermediarios, transportistas y consumidores de ambos países.

- En relación a la caracterización económico-social de la región fronteriza de La Cruz se observa la existencia de una economía local de subsistencia. Esto promueve el surgimiento de fuertes vinculaciones comerciales no formales entre personas de ambos lados de la frontera. Personas que a su vez necesitan diariamente de las transacciones comerciales para obtener productos o insumos básicos para su manutención. Es por esto, además por el nivel de cercanía y hasta la familiaridad que las personas de esta zona podrían tener una condición de ciudadano transfronterizo o ciudadano de fronterizo. Cabe destacar que desde hace mucho tiempo algunas de estas personas poseen la doble cedula, lo cual es un elemento que facilita la movilidad en el cruce de la frontera formal y la informal.
- La comercialización no formal de productos es un fenómeno que siempre seguirá estando presente en esta zona. En el caso del frijol, el cual ha sido expuesto en este capítulo, es una de las actividades comerciales más importantes y sensibles de la región fronteriza. Esta es una actividad que las familias utilizan tanto para garantizar su seguridad alimentaria como obtener recursos para su subsistencia.
- Otro aspecto importante por destacar es la existencia de mecanismos institucionales relacionados con el sector del frijol en ambos países, sin embargo, de la revisión se

desprende que existen más mecanismos en Nicaragua. Lo interesante sería poder determinar la efectividad de dichos mecanismos en ambos países.

- Finalmente se puede mencionar que, desde la percepción de algunos productores, hace falta coordinación estatal entre ambos países que facilite el intercambio de este producto en la región transfronteriza de estudio y que se pueda pasar de la no formalidad a la formalidad.

Bibliografía

CATIE (2014). CARTILLA DEL FRIJOL EN NICARAGUA. EN: https://repositorio.bibliotecaorton.catie.ac.cr/bitstream/handle/11554/8658/Frijol_de_Nicaragua_Cartilla.pdf?sequence=1&isAllowed=y

González, R. (2017) “Desarrollo socioeconómico de las comarcas Colón y Sapoá del Municipio de Cárdenas, Rivas. Un estudio de frontera. 1979-2016” UNAM. En: <https://repositorio.unan.edu.ni/10313/1/9108.pdf>
<https://www.inide.gob.ni/docu/censos2005/CifrasMun/Rivas/CARDENAS.pdf>

IICA (2013) Estudio de las cadenas de valor maíz blanco y frijol en Centroamérica. En: <http://repositorio.iica.int/handle/11324/12113>

INIDE, (2008). Cárdenas en Cifras. En: Municipalidad de La Cruz (2016) PLAN CANTONAL DE DESARROLLO HUMANO LOCAL DE LA CRUZ 2017-2026. La Cruz, Guanacaste, Costa Rica.

UCR (2020). Semilla UCR: Así contribuimos para que los frijoles lleguen a su mesa. En <https://www.ucr.ac.cr/noticias/2020/08/13/semilla-ucr-asi-contribuimos-para-que-los-frijoles-lleguen-a-su-mesa.html>

- UNCTAD (2008) Cadenas productivas granos básicos. Nicaragua. En: <https://unctadcompal.org/wp-content/uploads/2017/03/Nicaragua-Sector-Granos-Basicos.pdf>
- Valerín, J. (2020) Informe situacional granos básicos 2012-2019: frijol-maíz. Ministerio de Agricultura y Ganadería-MAG. En: <http://www.mag.go.cr/bibliotecavirtual/E16-11088.pdf>
- Vargas y Rojas (2021) Efectos del PAI en la cadena de valor del frijol en Costa Rica. CINPE. En: www.leinervargas.net

Autores

Crucita Aurora Ken Rodríguez. Profesora Investigadora de la Universidad Autónoma del Estado de Quintana Roo, México, adscrita al Departamento de Ciencias Económicas. Doctora en Ciencias del Desarrollo Regional, líneas de investigación en Migración, Dinámica Territorial, Relación México-Belice, Turismo Comunitario y Economía Social y Solidaria. Es autora de los libros: Desarrollo Regional y Gestión Pública en Quintana Roo, 1970 a 2010; Desarrollo Territorial. Interacción actores - estructuras; y Recursos Naturales, Desarrollo Regional y Economía. Correo Electrónico cruken@uqroo.edu.mx.
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9673-2745>

Federico Morales Barragán. Investigador del CEIICH-UNAM, actualmente adscrito temporalmente al CIMSUR-UNAM. Economista. Doctor en Ecología y Desarrollo Sustentable. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores, nivel II. La trayectoria profesional y publicaciones se refieren a diversas facetas del desarrollo territorial, entre ellas, análisis económico regional, fundamentos del enfoque territorial, ordenamiento territorial, cooperación transfronteriza y diseño institucional del desarrollo territorial. Correo electrónico: jfmoralesb@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1318-0448>

Juan Carlos Ramírez Brenes. Académico de la Universidad Nacional de Costa Rica. Máster en Administración de Proyectos de la Universidad Nacional y Licenciado en Relaciones Internacionales de la misma institución. Estudios de Postgrado en Comercio Internacional en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (México). Es autor de artículos y libros académicos en las áreas de Estudios transfronterizos y turismo rural. Coordinador de Proyectos de Investigación y extensión en el tema de Fronteras. Profesor de la Escuela de Relaciones Internacionales de la UNA (1994-2003). Investigador en el campo del manejo de cuencas internacionales, recursos ambientales y fronteras centroamericanas en la Fundación para la Paz y la Democracia (FUNPADEM) Y (UNA) (2000-2003). Investigador del Centro Mesoamericano para el Desarrollo Sostenible del Trópico Seco (CEMEDE/UNA) (2003-2004). Ex-Director Académico del Campus Nicoya de la UNA. (2004-2007). El correo electrónico brenes@una.cr
Página web: <https://www.chorotega.una.ac.cr/>
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9283-4798>

Mario Valero Martínez. Profesor Titular en la Universidad de Los Andes-Venezuela. Doctor en Geografía e Historia, Universidad Complutense de Madrid. Magister en Ciencias Políticas, Universidad de Los Andes Venezuela, (CPESAL). Investigador activo del Consejo de Desarrollo, Científico, Humanístico, Tecnológico y de las Artes CDCHTA-ULA. Ha desempeñado cargos institucionales en investigación y postgrado. Las líneas de investigación se inscriben en el campo de la Geografía: las fronteras, el paisaje y la Ciudad. Cuenta con un historial de publicaciones en revistas y libros especializados. Correo electrónico: mariovalerom@gmail.com / mvalero@ula.ve
https://www.researchgate.net/profile/Mario_Valero_Martinez/research
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5696-762X>

Esta versión digital del libro Rutinas Transfronterizas del Comercio No Formal. Tres enfoques alternativos, se realizó cumpliendo con los criterios y lineamientos establecidos para la edición electrónica en el año 2025 Publicada en el Repositorio Institucional SaberULA Universidad de Los Andes (Mérida- Venezuela)

www.saber.ula.ve

saberula@gmail.com

saber@ula.ve

ISBN: 978-980-11-2210-4

