

3

MAICAO: UNA CIUDAD TRANSFRONTERIZA EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

MAICAO: A TRANSBOUNDARY CITY ON THE COLOMBO-VENEZUELAN BORDER

Autor: Luis J. González Oquendo (1)

RESUMEN

El presente trabajo tiene como objetivo analizar a Maicao como un caso de metrópolis transfronteriza en la frontera colombo-venezolana. Fundada en la década de 1920, su historia está marcada por los flujos comerciales entre ambos países que le ha permitido que —a diferencia del sistema urbano binacional surgido entre Cúcuta y San Antonio del Táchira— la ciudad guajira se constituya en una metrópolis transfronteriza con influencia económica sobre una red de ciudades tanto de la Región Caribe de Colombia como la Región Zuliana en Venezuela que incluso la superan en términos económicos y demográficos. El análisis se realizó utilizando un método no obstructivo de revisión documental y análisis de estadísticas previas. Se concluye que la influencia económica sobre la red urbana se debe al desarrollo de dinámicas económicas transfronterizas que abarcan desde la economía formal hasta la economía en la sombra, pasando incluso por la economía criminal. Cualquier iniciativa o decisión económica en la zona ha de considerar esta primacía económica.

Palabras claves: Desarrollo urbano transfronterizo, dinámica económica transfronteriza, Maicao, transitismo.

ABSTRACT

The present work aims to analyze Maicao as a case of a cross-border metropolis on the Colombian-Venezuelan border. Founded in the 1920s, its history is marked by the commercial flows between the two countries that have allowed it - unlike the binational urban system that emerged between Cúcuta and San Antonio del Táchira - the city of Guajira to become a cross-border metropolis with influence economic over a network of cities in both the Caribbean Region of Colombia and the Zuliana Region in Venezuela that even surpass it in economic and demographic terms. The analysis was carried out using a non-obstructive method of documentary review and analysis of previous statistics. It is concluded that the economic influence on the urban network is due to the development of cross-border economic dynamics that range from the formal economy to the shadow economy, including the criminal economy. Any initiative or economic decision in the area must consider this economic primacy.

Keywords: Cross-border Urban Development, Cross-border Economic Dynamics, Maicao, Transitism.

Autor: (1) Sociólogo, Magister Scientiarum en Desarrollo Social, Magister en Ciencia Política, DEA en Gobernabilidad y Gerencia Política, DEA en Ciencia Política, Diplomado en Emprendimiento e Innovación Empresarial, Doctor en Ciencias Humanas. Investigador adscrito al Centro de Estudios Sociológicos y Antropológicos de la Universidad del Zulia [Maracaibo, Venezuela]. C-electrónico: luis_gonzalez@fces.luz.edu.ve

MAICAO: UNA CIUDAD TRANSFRONTERIZA EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

INTRODUCCIÓN

En el actual mundo globalizado, las dinámicas sociales fronterizas son un fenómeno de investigación y de políticas públicas de gran relevancia. La circulación tanto de bienes y servicios como de personas a través de límites político-nacionales han venido a ser cada vez más intensos, teniendo efectos que superan ya lo económico, pasando a generar dinámicas sociales y políticas con resonancia tanto local como global. Esto significa el desarrollo de espacios transfronterizos, territorios cuyas lógicas de funcionamiento dependen de procesos que se combinan a escalas múltiples (Giband y Rufi, 2018).

En el marco de las dinámicas sociales fronterizas, ha aparecido –como parte de la construcción de la nueva territorialidad resultante- el fenómeno de la constitución de las ciudades transfronterizas.

El presente trabajo tiene como objetivo analizar cómo Maicao es un caso de metrópolis transfronteriza en la frontera colombo-venezolana. En este sentido se considera –desde un punto de vista sociohistórico- como esta ciudad se ha convertido en el marco de las dinámicas de flujo tanto económicas como sociales en un punto de intersección clave en la frontera norte de ambos países.

El presente trabajo forma parte de los resultados del esfuerzo de investigación desarrollado en el Programa «Cambio Social», adscrito al Centro de Estudios Sociológicos y Antropológicos [CESA] de la Universidad del Zulia. El constante trabajo académico del autor en ambos lados de la frontera colombo-venezolana ha generado un interés tanto personal como intelectual en el tema. La experiencia ha llevado a que en el Programa de Investigación se señale que el abordaje analítico del cambio social en la región zuliana ha adolecido de la consideración del impacto de la Región Caribe de Colombia y la dinámica fronteriza. Estos pueden considerarse –a todas luces- como puntos ciegos en los análisis de gran parte de las dinámicas sociales del estado Zulia. De

hecho, tiende a prevalecer el enfoque geoestratégico.

CIUDAD TRANSFRONTERIZA: UN FENÓMENO PARTICULAR

El fenómeno de la transterritorialidad se manifiesta de manera global en distintas conurbaciones urbanas. En todo el mundo se observa la aparición de complejos de ciudades en las fronteras nacionales en todos los continentes. Nada más en América Latina, hay ya más de cuarenta y tres en toda la región, sin contar a Colombia que tiene quince casos en sus fronteras terrestres y México que posee trece en su frontera con Estados Unidos (Bitar Ramírez, 2014). La emergencia de este fenómeno ha llevado a que la discusión sobre su naturaleza haya planteado la necesidad de conceptos que permitan abordarlo analíticamente.

Diversos han sido los conceptos planteados para describir esta situación: ciudades binacionales [Nicole Ehlers, JanBuursink], región binacional [Charles Gildersleeve, Jorge Bustamante], sistemas transfronterizos [Tito Alegría], sistemas metropolitanos binacionales [Alberto Urdaneta, Jorge Bitar Ramírez], redes urbanas transfronterizas [Mario Valero], complejos urbanos transfronterizos [Haroldo Dilla] y metrópolis transfronterizas [Lawrence Herzog] (Bitar Ramírez, 2014; Mosquera Tellez y Bitar Ramírez, s/f). A pesar de las diferencias entre estos términos, todos parten de dos supuestos.

El primer supuesto compartido por estos conceptos tiene que ver con la existencia de agregados urbanos resultante de la articulación de diversos centros poblados más allá de límites fronterizos. A este rasgo esencial se le ha denominado «transterritorialidad». No se trata de que las fronteras sean porosas, filtraciones por donde se escapan los intercambios. La transterritorialidad se refiere a que las identidades, configuraciones e interrelaciones son de frontera abierta (Valero, 2008).

El segundo supuesto parte de la contigüidad de los

MAICAO: UNA CIUDAD TRANSFRONTERIZA EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

espacios urbanos, los cuales, por aglomeración, constituyen ciudades binacionales, metrópolis transfronterizas, conglomerados trans territoriales, ciudades gemelas, etc. En realidad, la transterritorialidad no tienen por qué limitarse a la existencia de ciudades contiguas, pudiendo pasar dinámicas de articulación de origen/destino de diversos intereses intersectoriales derivados de distintas exigencias y necesidades, algunas locales, otras regionales y nacionales, pudiendo ser incluso de carácter global. Para ello, existen múltiples canales de comunicación y se consolidan flujos y redes fortalecedoras de las dinámicas de relaciones e interdependencia binacional (Valero, 2008).

MAICAO EN EL CONTEXTO DE LA DINÁMICA FRONTERIZA

La frontera colombo venezolana tiene una longitud de 2.219 kilómetros, extendiéndose desde Castilletes en la Península de la Guajira hasta el Piedra del Cocuy, en la zona de la región amazónica en la que converge la frontera de los dos países con la de Brasil. Está comprendida por siete departamentos de Colombia [La Guajira, Cesar, Norte de Santander, Boyacá, Arauca, Vichada y Guainía] y cuatro estados de Venezuela [Zulia, Táchira, Apure y Amazonas].

Las fronteras no son homogéneas en lo físico, económico, político, cultural, presentando zonas con particularidades que deben ser tomadas en cuenta al momento de plantear políticas y acciones. En este sentido, plantea cinco ámbitos territoriales a lo largo de la frontera colombo-venezolana: Guajira, Cesar-Perijá-Sur del Lago de Maracaibo, Táchira-Norte de Santander, Apure-Arauca, y Amazonas-Vichada-Guainía [ver Ilustración 1]. De todos éstos ámbitos, Táchira-Norte de Santander es el más desarrollado y dinámico, no sólo entre los dos países sino en toda América del Sur (Urdaneta, 1999-2000).



Ilustración 1. Ámbitos territoriales fronterizos en la frontera colombo-venezolana. Fuente: elaboración propia a partir de Google Maps y Urdaneta (1999-2000)

El ámbito territorial fronterizo Táchira-Norte de Santander y su sistema metropolitano binacional ha sido objeto de interés y un esfuerzo de investigación significativo (Bitar Ramírez J. , 2012; Bitar Ramírez J. B., 2014; Mosquera Tellez y Bitar Ramírez, s/f; Valero, 2008), lo que no se ha observado con los otros ámbitos territoriales. Tres elementos clave lesdiferencian. Primero, el intenso flujo comercial de bienes y servicios binacional: por allí circula el 80% de la relación comercial entre los dos países]. Segundo, este flujo conecta además a Venezuela –a través de Colombia- con América del Sur. Tercero, la progresiva conformación de un gran sistema metropolitano binacional que se extiende desde San Cristóbal [estado Táchira, Venezuela] hasta Cúcuta [departamento de Norte de Santander, Colombia] que incorpora a varios núcleos urbanos de ambos países y ha terminado en la consolidación de un enorme mercado laboral que alcanzó decenas de miles de trabajadores, sin contar la existencia de múltiples vías carreteras que soportan todo este movimiento comercial y humano (Urdaneta, 1999-2000). Sin embargo, esto no justifica que los otros ámbitos territoriales hayan sido objeto de tanto desinterés. En el presente trabajo, se enfocará el análisis en el ámbito territorial fronterizo de La Guajira.

El ámbito territorial de la Guajira es una porción territorial está ubicado en la zona norte de ambos países, correspondiendo a la península de La Guajira, tierra árida, semidesértica. Espacio histórico de contacto humano y nutrido intercambio comercial entre Colombia y Venezuela desde antes la coloni-

MAICAO: UNA CIUDAD TRANSFRONTERIZA EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

zación hispana, tiene hoy como eje fundamental la Troncal del Caribe, vía que se extiende desde Maracaibo y hasta Turbo, casi en la frontera con Panamá, pasando por las principales ciudades del Caribe colombiano. La zona de contacto fronterizo inmediato coloca frente a frente a tres municipios del estado venezolano del Zulia [Guajira, Mara, Jesús Enrique Lossada] con tres municipios del departamento colombiano de La Guajira [Uribia, Maicao, Hatonuevo]. Aunque rica en recursos naturales, sin embargo, la población cuenta con escasos medios de subsistencia, lo que la lleva a tener bajos niveles de calidad de vida. Tiene graves problemas de infraestructura y servicios públicos, en especial, agua potable. Su población, aunque étnicamente diversa, presenta la presencia del pueblo indígena Wayuu, uno de los más numerosos y con mayor persistencia de América Latina. En los municipios de nutrida población wayuu, la población no está concentrada sino dispersa en un enorme territorio en las llamadas rancherías (Urdueta, 1999-2000).

Maicao está en una ubicación socioespacial fronteriza diferente a Cúcuta. Mientras la capital nortesantandereana forma parte del área de entrada del principal flujo comercial binacional y espacio tránsito que incluso termina conectando a las capitales de ambos países, la ciudad guajira pareciera se encuentra en un marco periférico. Esto debe reconsiderarse en otra perspectiva.

Maicao es un centro poblado que viene a ser la cabecera de un municipio con una población proyectada para 2019 de 166.603 habitantes (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, 2010). En términos poblacionales, supera a casi todos los municipios de la zona de contacto fronterizo inmediato [con excepción de Uribia y Mara]. Sin embargo, presenta una posición geográfica privilegiada: único punto legal de tránsito con vía en la zona a través de los puestos fronterizos ubicados en Paraguachón [conocido en ambos países como «la raya»], se convierte en zona de tránsito que concentra y redistribuye los flujos comercia-

les en una red que tiene nodos que se conectan hacia otros territorios nacionales e internacionales: hacia el norte de la península, con salida al exterior [Manaure, Uribia]; hacia Riohacha, pasando de allí hacia el eje de ciudades caribeñas de Colombia que se extiende hasta Turbo; atravesando una secuencia de poblados desde Albania, se extiende hasta Valledupar y –desde allí– hasta Norte de Santander y el interior de Colombia; del lado venezolano, tomando como nodos de tránsito a Paraguaipoa, Sinamaica y San Rafael del Moján, se extiende hasta Maracaibo, capital del estado más poblado de Venezuela y segunda ciudad del país, punto desde donde puede proyectarse por carretera hacia el resto de Venezuela [ver Ilustración 2]

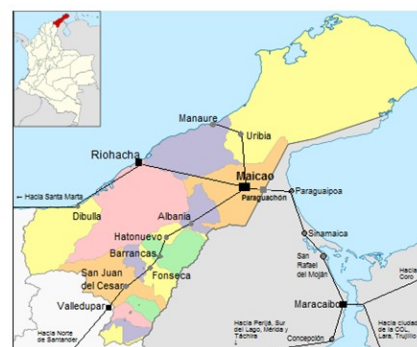


Ilustración 2. Red de centros poblados colombianos y venezolanos con los que se articula Maicao [área de influencia]. Fuente: elaboración propia a partir de Google Maps.

Maicao está a 1.100 kilómetros de Bogotá, la capital colombiana. Sin embargo, está a 20 kilómetros de la frontera colombo-venezolana. Con respecto a otras ciudades colombianas, está a 76 kilómetros de Riohacha, 179 kilómetros de Valledupar, 248 kilómetros de Santa Marta y 345 kilómetros de Barranquilla. El trayecto a la frontera colombo-venezolana o «la raya» en Paraguachón es bastante corto [apenas 12kilómetros]. Con respecto a las ciudades venezolanas, se encuentra a 47 kilómetros de Paraguaipoa, 64 kilómetros de Sinamaica, 85 kilómetros de San Rafael del Moján y 130 kilómetros de Maracaibo, la capital del estado Zulia. Como se puede ver, salvo en el caso de Riohacha, los centros poblados más importantes cercanos a Maicao son venezolanos, lo que facilitaría –en principio– las rela-

MAICAO: UNA CIUDAD TRANSFRONTERIZA EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

ciones de contacto. De hecho, si se consideran a Cabimas y Ciudad Ojeda –segunda y tercera ciudad más importantes del Zulia, ubicadas en la zona petrolera- la primera se encuentra a una posición equidistante a Valledupar [178 kilómetros] y la segunda [208 kilómetros] estaría más cerca incluso que la capital del Magdalena.

MAICAO: INSTALACIÓN Y DESARROLLO DE UN POBLADO FRONTERIZO

¿Cómo fue posible que Maicao lograra instalarse y desarrollarse como una ciudad transfronteriza en un espacio natural tan agreste? La instalación de un poblado implica un acto de voluntad que no necesariamente tiene por qué llegar a consolidarse y estabilizarse en el tiempo. El desarrollo urbano alude a la proyección espacial de una estructura social y productiva, es decir, la base-físico material que sirve de marco y es –a su vez- determinante del complejo de relaciones que tienen lugar en un momento histórico dado entre los distintos agentes sociales en una formación social determinada [lo social, lo cultural, lo económico, lo político]. Lo urbano –la ciudad- se particulariza al vincularla con un locus urbano reconocible, con la función de este dentro del sistema de ciudades al que pertenece y a la posición que ocupa dentro de la estructura global de producción e intercambio (Echeverría Villalobos y Chourio González, 2001). Esto sólo puede ser comprendido en términos sociohistóricos.

En el actual territorio de Maicao existía población de diferentes pueblos originarios [Cocina, Canopane, Makuira, Añú] aunque -en el tiempo- terminó imponiendo el pueblo Wayuu. No sería hasta la década de 1920 cuando se establecería la población mestiza y –mucho después- la inmigración extranjera. El poblamiento legal de Maicao ha sido señalado como el 27 de junio de 1927 cuando el coronel Rodolfo Moralesy Tomás Curvelo Iguarán, miembros del Resguardo de Rentas del Magdalena, acompañados de otros militares y familias de Río

Hacha, se establecieron en la zona. En su informe anual, el Ministerio de Gobierno de Colombia (1926) señaló que era necesario trasladar una guarnición militar de catorce hombres que estaba destacada en Carraipía a Maicao ya que éste era un “... punto cercano de la frontera, el cual constituye paso obligado de los vehículos que transitan entre Colombia y Venezuela...” Se observa un esfuerzo de consolidación de la autoridad y el control del Estado colombiano en la zona. Para el momento del poblamiento legal, ya Maicao se había convertido en destino de migraciones indígenas que escapaban de las sequías que asolaron a La Guajira desde la década anterior. Maicao era un espacio considerado privilegiado por su cercanía a la serranía de Perijá y a los ríos Carraipía, Paraguachón y Ranchería (González-Plaza, 2008).

Para el momento de su poblamiento legal, Maicao era parte de la Comisaría Especial de La Guajira, entidad territorial fundada en 1911 con los territorios poblados por el pueblo Wayuu. Lo que hasta entonces era un lugar de paso comercial se convirtió rápidamente en un centro de compra y venta de ganado, queso, carne y pieles, agregándose luego el comercio de licores y tabaco (González-Plaza, 2008). La Ley 28 del 23 de noviembre de 1929 declaró a Maicao como cabecera del municipio del Sur, Comisaría Especial conformada entonces por los corregimientos de Carraipía y Soldado. Esto convertía a Maicao en sede de un Alcalde (Congreso de Colombia, 1929). Debido a que para 1932 tenía veinte rancherías, “... casi todas de bastante importancia...” y por su ubicación en el centro del territorio, el Ministerio de Gobernación señaló la necesidad de trasladar la capital de la Comisaría Especial de la Guajira a Maicao (Ministro de Industrias y Trabajo de Colombia, 1932). Aunque este traslado se concretó fue a Uribia, fundada en 1935, quedó demostrada la relevancia de Maicao ya para entonces. En 1936, Maicao fue declarada «puerto libre terrestre» y elevada a Municipio en 1955 (Kline, 2012; Ruiz Pérez, 2013).

MAICAO: UNA CIUDAD TRANSFRONTERIZA EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

MAICAO: VARIACIONES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PRIMACÍA POBLACIONAL

El crecimiento poblacional de Maicao fue progresivo y acelerado. La guarnición inicial que fundó Maicao estaba constituida –al menos- por catorce hombres (Ministerio de Gobierno de Colombia, 1926), a los que se ha de agregar –al menos- familiares que posiblemente les acompañaban además de funcionarios del Resguardo de Rentas, a los que habría que agregar los indígenas ya establecidos en la zona. Para 1938, el centro poblado contaba ya con una veintena de casas y 144 personas. Para 1940, el número de pobladores se elevó a cerca de 500 personas, doblando esta cantidad apenas cinco años después. Para 1955, Maicao era pueblo semi-urbano con diez calles y diez carreteras y cerca de 5.000 habitantes (González-Plaza, 2008). Para 1984, Maicao ya tenía 29.700 habitantes (Fernández Manjarrez et al, 1987). El Censo de 2005 estableció que la población municipal era de 123.768 habitantes, distribuidos en 85.112 [68,76%] en la cabecera municipal y 38.656 [31,23%] en el resto del territorio. En proyecciones del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas(2010), se estimaba que para 2010, el municipio Maicao llegaría a 141.917 habitantes, 97.109 [68,42%] para la cabecera municipal y 44.808 [31,57%] en el resto del territorio. Para 2019, la población municipal de Maicao debería llegar a 166.603 personas, de las cuales 115.925 [69,58%] debían residir en la cabecera municipal.

En términos absolutos, Maicao no tiene la cantidad de habitantes que le permita ser considerada como la gran ciudad en el ámbito territorial fronterizo de La Guajira. En la red de centros poblados en la que se articula, la superan en número de habitantes Riohacha [capital departamental, 296.047 hab.] y Uribia [198.890 hab.] en el lado colombiano mientras que los municipios del área metropolitana de Maracaibo [2.365.461 hab.], San Rafael del Moján

[228.416 hab.], Cabimas [308.465 hab.] y Lagunillas [225.745 hab.] del lado venezolano. Incluso la tasa de crecimiento poblacional de Maicao indica una tendencia a decrecer: en las estimaciones, ha pasado de 2,35% en el bienio 2010-2011 a 1,33% en 2018-2019 (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, 2010; Instituto Nacional de Estadísticas, 2011). Pero es necesaria la observación de otros detalles que permitan hacer inferencias relevantes.

Primero, aunque la tasa de crecimiento poblacional es decreciente, sin embargo, tal crecimiento poblacional plantea un contexto de mercado importante para la actividad económica comercial de la ciudad. Además de los centros poblados cercanos, es importante resaltar que la dinámica de circulación de bienes y servicios incluye importantes centros urbanos colombianos [Santa Marta, Barranquilla y Cartagena al oeste, Valledupar al sur] y venezolanos [Maracaibo, Zona petrolera del Zulia].

En segundo lugar, aunque en términos absolutos la población de Maicao no es la mayor, su índice de primacía poblacional municipal es el más elevado entre los poblados más cercanos del sistema de ciudades, con tendencia a mantenerse [ver Gráfico 1]. Esto indica que la primacía poblacional municipal coloca a Maicao en una posición importante del lado colombiano.

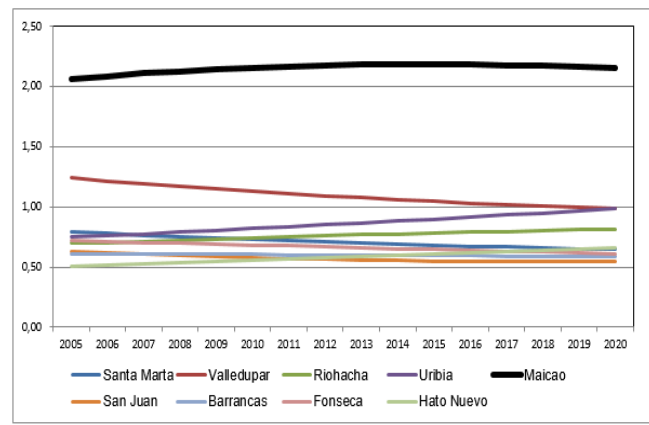


Gráfico 1. Índice de primacía poblacional municipal (2005-2020)
Fuente: elaboración propia a partir de Departamento Administrativo Nacional de Estadística (2010).

MAICAO: UNA CIUDAD TRANSFRONTERIZA EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

MAICAO Y SUS DINÁMICAS COMERCIALES

La existencia de Maicao ha estado asociada al comercio. Se creó como resguardo de rentas para el control de tráfico de bienes. Se convirtió en un centro de compra y venta de ganado, queso, carne y pieles, agregándose luego el comercio de licores y tabaco. En 1936 fue declarada «puerto libre terrestre». A comienzos de la década de 1940, un sacerdote católico en la zona señaló en sus memorias que Maicao era “... la población guajira donde hay más movimiento de dinero en operaciones comerciales”(Jose Agustín de Barranquilla, 1946). En 1965, se instalaron en Maicao un grupo de comerciantes provenientes del Puerto Libre de San Andrés, aprobado en 1953 pero legislado en 1959. Llegaron comprando todo e instalando negocios de tal modo que llevaron la dinámica comercial a otro nivel. Para comienzos de la década de 1980 se reafirmó que la economía fronteriza por Maicao es netamente mercantil, ayudada por el fácil acceso a mercancías provenientes de otros lugares de Colombia, Venezuela y el resto del mundo. Maicao forma parte hoy de la «Zona de Régimen Aduanero Especial de Maicao, Uribe y Manaure», una de las tres que existen en el país [junto a Urabá y Tumaco]. Esto es posible a partir de la existencia de una importante red de puertos [Puerto Estrella, Portete, Bolívar, Bahía Honda] así como la zona franca de La Guajira. Esta zona tiene la particularidad de establecer parámetros especiales de tributación para la población Wayuu (Fernández Manjarrez et al, 1987; González-Plaza, 2008; Manchola Varón, 2008; Prieto, 1991).

El peso de Maicao en las importaciones colombianas es fundamental. La Administración de Aduana que mayor porcentaje de importaciones a las zonas de regulación especial tuvo a nivel nacional fue Maicao, un promedio anual de 64% entre 2005 y 2007, fundamentalmente licores, aparatos de televisión, proyectores, calzados y cigarrillos de suela. Con respecto a los recaudos de tributo de aduana, la

Administración de Maicao fue también la de mayor participación a nivel nacional: 53,5% en promedio entre 2005 y 2007 (Manchola Varón, 2008).

Un factor clave que reforzó la especialización comercial de las ciudades colombianas en la frontera —no sólo de Maicao— fue el diferencial cambiario con Venezuela. Desde inicios de la década de 1960, la conversión cambiaria se estableció en 4,54 bolívares por cada dólar, permaneciendo entre 1973 y 1983 un cambio fijo de 4,30 bolívares por dólar. Durante todo ese tiempo, el bolívar fue una moneda fuerte, el peso colombiano —por el contrario— se devaluó: el dólar se cotizaba para 1960 en 6,6 pesos por dólar, alcanzando en 1983 el valor de 79,5 pesos. En términos bilaterales, mientras un bolívar se cambió a 1,5 pesos en 1960, durante la década de 1980, el promedio fue de 15 pesos (Valero, 2008). Los desequilibrios económicos de Venezuela a partir de 1983 afectaron la actividad comercial fronteriza. Si la devaluación del bolívar fue progresiva, el peso terminó apreciándose. De hecho, la primera vez que el peso llegó a valer más que el bolívar fue en 2003. Esto no significa que Venezuela fuera la principal fuente de importaciones. Para mediados de la década de 1980, el 40,1% de las mercancías provenían del resto del mundo, el 38,7% del resto de Colombia y el 4,21% de Venezuela. Para 2007, sólo el 1,82% de las importaciones a las zonas de regulación aduanera especial provenían de Venezuela (Fernández Manjarrez et al, 1987; Manchola Varón, 2008).

Si el flujo de importación con Venezuela es mínimo, ¿con qué se alimenta la dinámica comercial binacional? Una primera forma que toma la actividad comercial maicaera es a través de la constitución de mercados de consumo mediante la comercialización de bienes. Dependiendo de la tasa de cambio, Maicao —así como también lo ha sido Cúcuta— se ha convertido en sitio de compras para ciudadanos venezolanos que aprovechan el diferencial favorable. En los últimos años, producto de la crisis venezolana, las ciudades colombianas se han visto

MAICAO: UNA CIUDAD TRANSFRONTERIZA EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

como sitios de provisión de bienes de primera necesidad [en especial, alimentos]. Una segunda forma tiene que ver con el desarrollo de dinámicas económicas informales e ilegales en la zona, en la cual Maicao actúa como espacio de mediación tanto hacia Venezuela como hacia Colombia. En esto, la actividad del contrabando es crucial.

Ya en el período colonial hispano, la Península de La Guajira era un espacio propicio para el contrabando entre Maracaibo y Riohacha y de productos agropecuarios y esclavos con las colonias francesas, inglesas y holandesas del Caribe. La fundación de Maicao en la década de 1920 fue un esfuerzo estatal de crear un puesto de control fiscal en la zona. La presencia de los contrabandistas riohacheros en la década de 1940 fue potenciada con la relocalización de las actividades ilegales de Puerto López tras la represión gubernamental de 1954. Con la reforma tributaria de 1963, la cual desincentivó el contrabando en el Puerto Libre de San Andrés, buena parte de los participantes de la actividad se reasentaron en Maicao debido a las facilidades del asentamiento (González-Plaza, 2008).

El contrabando se ha sedimentado de tal modo en el universo sociocultural de creencias, valores y sentimientos de la sociedad fronteriza. La Dirección de Impuesto y Aduanas Nacionales declaró en 2002 que la mayor parte del material que el organismo y la Policía Nacional Aduanera confiscaba entonces a nivel nacional provenía de Maicao. Aunque no es la única ciudad donde existe, Maicao ha sido denominada como «la meca del contrabando» en Colombia debido a que se observan condiciones socioestructurales y prácticas conductuales que permiten que la actividad se desarrolle sin problema, impidiendo incluso el establecimiento de controles por parte de las autoridades gubernamentales. Se ha llegado a que, ante los intentos de control, cómo las comunidades involucradas —en particular, las comunidades Wayuu— han exigido por medio de protestas el derecho al mismo. Éste es un indicador de cómo el contrabando se ha sedimentado socioculturalmente en

la zona (Bartolomé, 2007; Castillo Castro, 2007; González-Palma, 2017).

La economía de Maicao se ha convertido en una fuente de provisión de bienes y servicios para las necesidades de consumo (González-Plaza, 2008). Pero esto no se limita a alimentos, licores y electrodomésticos. El diferencial de precio de la gasolina en ambos países incentivó un comercio ilegal de combustibles desde Venezuela, alcanzando enormes proporciones. El inicio del comercio ilegal de gasolina se ha ubicado en las décadas de 1930-1940. El diferencial de precios de combustible entre países es más que significativo, enorme: en 2012, mientras un galón costaba US\$ 0,80 en Venezuela mientras que US\$ 4,39 en Colombia (Chaverra Márquez y Ramos Pérez, 2012). Maicao actúa como punto de entrada del contrabando de

La actividad de comercio ilegal en Maicao no se limita sólo al consumo. Maicao es también una fuente y un punto fundamental de tránsito de mercancías. En lo referente a su condición de fuente, algunos productos fabricados legalmente en Colombia son sustraídos de la cadena de suministro y son exportados con bajos aranceles. Con respecto a la de tránsito, Maicao es —junto a Buenaventura, Manauare, Turbo y la Zona Especial Aduanera de Uribia— uno de los puntos de desembarco legal e ilegal de mercancía proveniente de la Zona de Libre Comercio de Colón [Panamá] y de algunas islas del Caribe (Suárez Acosta, 2017). Así como se dirige al mercado interno colombiano, buena parte de las mercancías se insertan en los circuitos económicos-comerciales sobre los cuales la ciudad tiene influencia. En este sentido, se han identificado cuatro circuitos clave. Primero, el circuito Maicao-Maracaibo, el cual tiene como punto de apoyo fundamental a Paraguachón y donde es pieza clave la población Wayuu. El segundo circuito es el que articula a Maicao con Centroamérica, teniendo como nodo fundamental a Panamá [es más de entrada que de salida de mercancías]. Los dos últimos circuitos corresponden a la conexión de Maicao con las islas

MAICAO: UNA CIUDAD TRANSFRONTERIZA EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

de Aruba y Curazao, islas que deben importar la mayor porción de sus bienes de consumo (Consejo Municipal de Planeación de Maicao, 2004)

¿Lleva la economía ilegal a la economía criminal? Para Qiang (2016), hablar de economía en la sombra no necesariamente implica hablar de organizaciones de grupos criminales. Sin embargo, en el caso de Maicao, la economía criminal es una realidad presente.

La «economía criminal» -expresión que tiene su origen en la obra de Gary Becker- parte del supuesto que el crimen es un tipo de acción económica: su meta básica es la maximización de los beneficios. El rasgo esencial de un grupo de crimen organizado –a diferencia de otros grupos- es el monopolio de dos factores interdependientes: violencia y recursos económicos (Qiang, 2016).

La criminalidad en el Departamento de La Guajira tiene formas básicas de expresión. Por un lado, el tráfico de estupefacientes en las décadas de 1970 [marihuana] y 1980 [cocaína]. Por el otro, la sombra fue el secuestro extorsivo, ejecutado en ambos lados de la frontera. Finalmente, el contrabando, el cual ha abarcado múltiples rubros: desde cigarrillos extranjeros hasta combustible venezolano, pasando por licores, textiles, electrodomésticos y aparatos electrónicos. En ambos renglones, el involucramiento de parte de la población Wayúu es importante (Bartolomé, 2007). Es importante resaltar que el contrabando se ha convertido en una de las principales formas mediante la cual grupos criminales lavan dinero de otras economías ilegales (Suárez Acosta, 2017).

Los estudios sobre los beneficios del grupo criminal organizado para las acciones económicas subterráneas identifican tres. Primero, éste puede ayudar a establecer un orden económico: las acciones económicas necesitan orden mientras que la economía subterránea es abrumadoramente desafiante a la ley por lo que nuevas formas de orden deben ser construidos por otros medios. Los grupos de criminali-

dad organizada que se basan en violaciones y la fuerza pueden asegurar orden. Segundo, los grupos criminales organizados pueden reducir riesgos. En tanto que tienen otras fuentes y recursos, pueden proporcionar información y protección contra amenazas así como expandir los espacios de vida. Tercero, incrementa los ingresos en tanto que esta forma de organización puede ayudar a las economías subterráneas a desarrollar escalas, división del trabajo, cooperación, profundizando de este modo los beneficios (Qiang, 2016). Estas circunstancias están presentes en Maicao.

MAICAO: UNA CIUDAD TRANSFRONTERIZA EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

CONCLUSIONES

Maicao es una ciudad transfronteriza de naturaleza muy diferente a Cúcuta. Mientras esta última logró constituir –junto a San Cristóbal– un sistema urbano binacional que articuló un sistema de ciudades que abarca a dos países (Mosquera Tellez y Bitar Ramírez, s/f) esa no fue la situación de Maicao. No se llegó a constituir un conurbano pero sí articularse en una red con diversos centros poblado de ambos lados de frontera. Los alcances de dicha red se extienden incluso a países vecinos así como las Antillas. .

Aunque deficiente, la conectividad de Maicao le ha permitido desarrollar una posición de tránsito que le ha dado una posición sólida en las dinámicas comerciales de la frontera. No se limita sólo a la economía legal sino también en las dinámicas económicas en la sombra e ilegales. En todo caso, la preeminencia población en la red es elevada.

Ya existe –de facto– una región transfronteriza. El punto clave sería la constitución de autoridades subestatales binacionales en áreas de frontera que participen de iniciativas conjuntas. En Europa hay avances en este sentido (Oliveras González y Perkmann, 2010). En el caso de Colombia y Venezuela, aunque se han hecho propuestas para el sistema Cúcuta-San Cristóbal, no existen propuestas para el caso del espacio transfronterizo de La Guajira.

BIBLIOGRAFÍA

Alegria, T. (2007). "La visión de metrópolis transfronteriza. Crítica y evidencias en el caso de Tijuana y San Diego". Recuperado el 21 de Agosto de 2019, de Observatorio Experimental sobre las Migraciones Internacionales en las Áreas Urbanas de

América Latina: <http://www.unescochair-iuav.it/miurbal/documents/P005_Alegria_VisionMetopolisTransfronteriza.pdf>

Bartolomé, M. C. (2007). "Maicao en los estudios estratégicos sobre la "seguridad hemisférica". En K. Ramírez Boscán, Desde el desierto. Notas sobre paramilitares y violencia en territorio Wayúu de la Media Guajira (págs. 203-209). Maicao: Cabildo Wayúu Nóüna de Campamento.

Bitar Ramírez, J. (2012). "Cúcuta y San Cristóbal, metropolización binacional desde la informalidad. Papeles de Coyuntura, 2(32), 22-29.

Bitar Ramírez, J. (2014). "Metropolización y economía informal: la conformación de hecho del sistema metropolitano binacional Cúcuta-San Cristóbal" Tesis para obtener el Título de Magister en Gestión Urbana. Cúcuta: Universidad Piloto de Colombia.

Bitar Ramírez, J. (2014). "Metropolización y economía informal: la conformación de hecho del sistema metropolitano binacional Cúcuta-San Cristóbal" Tesis para obtener el Título de Magister en Gestión Urbana. Cúcuta: Universidad Piloto de Colombia.

Castillo Castro, H. (2007). "Música de acordeón, frontera y contrabando en La Guajira, 1960-1980". Educación y Ciencia(10), 73-88.

Chaverra Márquez, J. H., y Ramos Pérez, Y. (2012). "Análisis del impacto que genera el contrabando de gasolina en la economía del municipio de Valledupar, Cesar". Tesis para optar al título de Maestría en Desarrollo Empresarial. Santa Marta: Universidad del Magdalena.

Congreso de Colombia. (29 de Noviembre de 1929). "Ley 38 de 1929 (noviembre 23) sobre Fomento de la Administración Pública en el Territorio Nacional de la Goajira". Diario Oficial, LXV (21.254), 2.

Consejo Municipal de Planeación de Maicao.

MAICAO: UNA CIUDAD TRANSFRONTERIZA EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

(2004). Plan de desarrollo municipio de Maicao 2004-2007. Maicao: Alcaldía del Municipio de Maicao.

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas. (29 de Diciembre de 2010). "Colombia. Proyecciones de Población Municipales por Área 2005-2020". Recuperado el 25 de Agosto de 2019, de Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/ProyeccionMunicipios2005_2020.xls

Echeverría Villalobos, A., y Chourio González, M. G. (2001). "Hacia una interpretación de la dinámica barrial en Maracaibo". *Revista Mexicana de Sociología*, 83(1), 177-200.

Fernández Manjarrez, M. B., Lobo Ropain, E. I., Plata Cuello, E. I., y Vera Pelaez, D. (1987). "Incidencia socioeconómica de las políticas cambiarias en el comercio con Venezuela: Maicao". Tesis para optar al título de Economista Agrícola. Santa Marta: Universidad del Magdalena.

Giband, D., y Rufi, J. V. (2018). "Los espacios transfronterizos europeos: ¿un objeto geográfico de difícil definición? Una aproximación desde la perspectiva de los soft spaces". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 64(3), 421-441.

González Wilhem, K. (9 de Septiembre de 2015). "El wayuu encara el cierre de frontera "viviendo" de trochas". *La Verdad*, VIII(2.488), pág. 2.

González-Plaza, S. (2008). Pasado y presente del contrabando en La Guajira. Aproximaciones al fenómeno de la ilegalidad en la región. Bogotá: Universidad del Rosario.

Instituto Nacional de Estadísticas. (2011). "Proyección de la población al 30 de junio, según entidad federal y municipios (año calendario)". Recuperado el 20 de Agosto de 2019, de Instituto Nacional de Estadística: <http://www.ine.gov.ve/documentos/Demografia/SituacionDinamica/Proyecciones/xls/Entidades/>

[Resumen_Municipios.xls](#)

Jose Agustín de Barranquilla. (1946). *Así es la Guajira: itinerario de un misionero capuchino*. Bogotá: Imprenta Nacional.

Kline, H. F. (2012). *Historical Dictionary of Colombia*. Lanham: The Scarecrow Press, Inc.

Manchola Varón, D. M. (2008). *Zonas de Regulación Aduanera Especial y las Declaraciones de Importación Simplificadas 2005-2007*. Bogotá: Oficina de Estudios Económicos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

Ministerio de Gobierno de Colombia. (1926). *Memoria del Ministerio de Gobierno al Congreso*. Bogotá: Ministerio de Gobierno.

Ministro de Industrias y Trabajo de Colombia. (1932). *Memoria del Ministro de Industrias al Congreso Nacional en las Sesiones Ordinarias de 1932*. Bogotá: Ministro de Industrias y Trabajo.

Mosquera Tellez, J., y Bitar Ramírez, J. B. (2014). "De la frontera límite al espacio transnacional integrado. Norte de Santander, Colombia y Táchira, Venezuela". *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, (6),

Oliveras González, X., y Perkmann, M. (2010). "Las regiones transfronterizas: balance de la regionalización de la cooperación transfronteriza en Europa (1958-2007)". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 56(1), 21-40.

Prieto, H. (1991). *Todos somos Garimpeiros*. Caracas: Alfadil Ediciones.

Qiang, G. (2016). "Networks of social relations and underground economics: A study on a black market of bicycles in Shanghai". *Chinese Journal of Sociology*, 2(3), 407-428.

Ruiz Pérez, J. (14 de Mayo de 2013). "Maicao 87 años: rumbo al centenario". Recuperado el 20 de Agosto de 2017, de Historia de Maicao: <https://juliaruiz2009.wordpress.com/2013/05/14/historia-de-maicao-86-anos-rumbo-al-centenario/>

MAICAO: UNA CIUDAD TRANSFRONTERIZA EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

Suárez Acosta, J. F. (2017). "Capítulo 5. Dinámicas del subsistema fronterizo colombiano". En A. Ávila, J. F. Suárez, D. Sánchez, y M. F. Ramírez, El subsistema fronterizo de Colombia: lugar estratégico de los mercados ilegales (págs. 155-284). Bogotá: Fundación Paz y Reconciliación-Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales-International Development Research Centre.

Urdaneta, A. (1999-2000). "Colombia y Venezuela: fronteras, convivencia y desarrollo". *Aldea Mundo*, 4(7), 53-58.

Valero, M. (2008). "03. Ciudades transfronterizas e interdependencia comercial en la frontera Venezuela-Colombia". En *Ciudades en la frontera: Aproximaciones críticas a los complejos urbanos transfronterizos* (págs. 67-95). Santo Domingo: Grupo de Estudios Multidisciplinarios Ciudades y Fronteras.

Viloria De la Hoz, J. (2017). "De la cumbiamba al vallenato: aproximación cultural, económica y política a la música de acordeón en el Caribe colombiano, 1870-1960". *Cuadernos de Historia Económica*(45).