

**CONSTRUIR UN TERRITORIO Y UNA NACIÓN EN LA
FRONTERA: INTERESES POLÍTICOS Y ECONÓMICOS
BINACIONALES Y RIVALIDADES DE PODER POR EL DOMINIO
LOCAL EN EL CASO DE COLOMBIA Y VENEZUELA
EN EL SIGLO XIX**

AMANDA ANDRADE BENÍTEZ*

Resumen

El presente artículo analiza algunas de las estrategias que dos países vecinos, Colombia y Venezuela, desarrollan para tomar posesión de sus territorios de frontera en el siglo XIX, a fin de construirlos y acercarlos a sus interiores políticos y económicos. Focalizándose en el área constituida actualmente por el Departamento de Norte de Santander (Colombia) y el estado Táchira (Venezuela), se destacan rivalidades estatales y acciones políticas llevadas a cabo por el dominio y aprovechamiento de relaciones tradicionales comerciales a fin de construir la nación de cada lado de la frontera y poner distancia mental en la proximidad geográfica. Se analiza el rol de los dispositivos materiales (vías y ferrocarriles) y legislativos inscribiéndolos en dinámicas de relacionamiento local-nacional-binacional a fin de entender los intereses que están en juego en el proceso de construcción de los Estados colombiano y venezolano en sus respectivas fronteras.

Palabras clave: construcción del Estado; construcción del territorio; frontera; relaciones tradicionales

**THE CONSTRUCTION OF A TERRITORY AND A NATION ON THE FRONTIER: POLITICAL
AND ECONOMIC INTERESTS AND POWER RIVALRIES IN THE STRUGGLE FOR LOCAL
POWER IN THE CASE OF NINETEENTH-CENTURY COLOMBIA AND VENEZUELA**

Abstract

This article analyses some of the strategies developed in the nineteenth century by two neighboring countries, Colombia and Venezuela, to take control of their respective borderlands in order to build up these areas and bring them closer to their political and economic centers. Focusing on the areas now known as the department of Norte de Santander (Colombia) and state of Táchira (Venezuela), it examines the state rivalries and political actions that drove efforts to gain control of traditional commercial relations and use them for nation-building on either side of the border, as well as to place a mental distance between geographically proximate areas. Lastly, I analyze the role of material means (roads and railways) as well as legislative instruments in dynamics involving local-national-binational relations, to shed light on issues at play in the State-building process in Colombia and Venezuela in their respective border areas.

Keywords : territorial construction, border, traditional relations

**CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ET UNE NATION DANS LA FRONTIÈRE. ENJEU
POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES BINATIONAUX ET RIVALITÉS DU POUVOIR POUR LA
DOMINATION À ÉCHELLE LOCALE. CAS DE LA COLOMBIE ET LE VENEZUELA AU XIX SIÈCLE**

Résumé

Cet article examine quelques stratégies développées au cours du XIXe siècle par deux pays voisins, la Colombie et le Venezuela, pour prendre possession de leurs territoires frontaliers avec le propos de les construire et les rapprocher aux centres politiques et économiques nationaux. Délimitée la zone de la recherche, le Département du Norte de Santander (Colombie) et l'État de Táchira (Venezuela), l'étude a établi des rivalités étatiques et des actions politiques menées pour dominer et profiter des échanges commerciaux traditionnels, a fin de construire la nation de chaque côté de la frontière et de mettre distance mentale dans un contexte de proximité géographique. Enfin, les dispositifs matériels (routes et voies ferrées) et législatifs sont analysés, du point de vue des dynamiques des relations à niveau local, national et binational, pour comprendre les intérêts et enjeux du processus de construction des États colombien et vénézuélien dans leurs frontières respectives.

Mots-clés : construction du territoire ; frontière ; relations traditionnelles

Introducción

No es fortuito que la construcción de obras de infraestructura transfronteriza tomen tantos años en desarrollarse entre Colombia y Venezuela. Los significados que los gobiernos sucesivos de cada país les otorgan, devienen condicionantes a su expansión en función de cálculos geoestratégicos, medidas de costos/beneficios, historia y memoria sobre las disputas y rivalidades de poder en territorios fronterizos. Baste recordar que el recién construido Puente Tienditas es el único proyecto de importancia vial binacional entre Colombia y Venezuela desde 1967 (año de construcción del último: Puente Páez entre Apure y Arauca); muy a pesar de los vigorosos intercambios comerciales binacionales que despegaron Colombia y Venezuela desde la década de los 90 del siglo XX y que alcanzaron su máximo nivel en 2008 con más de 7 mil millones de dólares se realizaban por vía terrestre.

La importancia de los recursos materiales en la construcción del territorio de frontera es una dimensión que hace parte de la epistemología de ésta última (Medina, 2006: 9-27) porque su desarrollo condicionado a la geopolítica interna y externa de los Estados toma forma solo por la voluntad de los gobiernos. Elementos como vías de comunicación, distribución de la población, aduanas, pasos habilitados de fronteras etc., hacen parte del arsenal de recursos materiales que usan los Estados para construir sus territorios de frontera. Bajo la perspectiva histórica, la intermediación de estos elementos materiales contribuye a la creación imaginarios nacionales (Anderson, 2012 [1996]) que en el caso de los dos Estados en cuestión, Colombia y Venezuela, se empiezan a trazar desde hace 187 años, cuando tuvo lugar la escisión de la Gran Colombia (1830).

A partir de la ruptura del imaginario nacional colonial luego de la independencia del imperio español, los actores políticos y administrativos estatales neogranadinos y venezolanos a lo largo del siglo XIX, se encontraron con dificultades para construir una frontera sobre un espacio regional enlazado por relaciones familiares y comerciales datando de la conquista y la colonia española dado que en el período anterior al siglo XX, Baud señala, citando a León y Llambi, que “las relaciones fronterizas eran incontroladas” (Baud, 2004: 5) a pesar de los esfuerzos de intervención estatal.

Las estrategias de incorporación de las fronteras adoptadas por los nacientes estados latinoamericanos del S.XIX en América Latina (Baud, 2004) para acercar los territorios periféricos a los centros políticos y económicos de los respectivos países, comportaron el desarrollo de acciones políticas, jurídicas, sociales y culturales. El Estado central debió entonces producir el espacio estatal por encima de cualquier otro poder, ejerciendo su soberanía y haciendo tabla rasa de

cualquier otro poder. El valor instrumental de uso del espacio se refleja en las diferentes aplicaciones que se realizan sobre él (decretos, normas, clasificaciones) pero también en lo que se esconde detrás de su aparente transparencia (Lefèbvre, 2000: 324). Por ello, la lectura de lo que hay detrás de la construcción humana sobre el espacio, permite ver, a la manera de Lefèbvre, el “*juego de poder y de saber que percibimos entrando en el espacio después de haber levantado el telón*” (Lefèbvre, 2000: 331).

Socavando en esta realidad nos preguntamos sobre las acciones que desde el Estado se dieron a la tarea de desarrollar los actores políticos para rebasar la realidad local-fronteriza a fin de construir, configurar y aprovechar el territorio de la frontera; marcando por medios físicos y normativos lo propio. Se evidencia así que aquello que estaba en juego localmente era en realidad la producción de un espacio fronterizo que permitiera la creación de un territorio propio, diferenciante y diferenciador *vis-à-vis* del otro Estado, y se antepusiera a relaciones socio-espaciales ya existentes. Entendemos entonces este espacio de construcción fronterizo a través de una puesta en relación de las “*rivalidades de poder sobre el territorio*” (Lacoste, 2001: 9; 2008:18) significando así que en él se entrecruzan intereses geopolíticos y económicos a la escala local, nacional y binacional.

1. Identidad colonial intransferible: ruptura política neogranadina y distancia mental a escala local

El corto período de unión entre la Nueva Granada, Venezuela y Quito (1819-1830) brilló por la ausencia de una identidad nacida de la redefinición de la nación española que eventualmente hubiese podido permitir la emergencia de una nación americana perteneciente a una “*identidad política concreta*” (Guerra F. - X., 2003a:213). La fragilidad de la definición de una identidad propia de las antiguas colonias hispánicas que hubiese sido base para sostener la unión hispanoamericana luego de la independencia, era evidente. España había dejado una identidad intransferible que hubiese podido sostener la construcción de una nación a escala regional (México) o sub-regional (Nueva Granada) (Vieira, 2004).

Dicha identidad española a la cual pertenecían las colonias, se caracterizaba por poseer un nudo central, representado en el rey, sobre el cual reposaba la unidad de los territorios de la metrópoli así como de las Indias. Los lazos colectivos y personales ratificados por el juramento de lealtad lo hacen el centro de la unión en medio de la diversidad de poblaciones. Sus lazos colectivos se concretizan en la posesión de una lengua común (español), una sola religión (católica), una literatura y movimientos artísticos compartidos, sin dejar de lado, los lazos familiares entre los peninsulares y las colonias (Guerra F. - X., 2003a: 201-202).

En el pensamiento de las élites americanas, ellas hacían parte de una gran familia, cuya cabeza era el Rey. Por ello la prueba manifiesta de este imaginario resulta al momento de la invasión napoleónica cuando “*todos, -incluso las repúblicas indígenas [...] rechazan los invasores, haciendo un llamado a la fidelidad al Rey; a los lazos recíprocos entre este último y sus < pueblos >; a la defensa de la religión, de la patria y de sus costumbres*”, mostrando una “*extraordinaria unidad de actitudes y valores*” (Guerra F. - X., 2003b: 125-126). La lealtad al Rey y los lazos recíprocos eran difíciles de romper hasta el punto que en la Constitución de Cundinamarca (1811) se prevé la instauración de una monarquía constitucional con Fernando VII a la cabeza (Guerra F.X., 2000).

El propósito bolivariano de construir una sola América hispánica se desdibujaba. Tres siglos de colonización española no aportaron entonces las condiciones necesarias a una transferencia de imaginarios susceptibles de crear, una sola comunidad imaginada en el subcontinente y tampoco en el caso que nos interesa, entre Colombia y Venezuela. La redefinición de la identidad española se hizo en función de crear identidades nacionales adaptadas a las necesidades de las élites políticas y económicas que siguen al proceso independentista. Las luchas internas por el dominio político de los territorios liberados y las luchas externas por su salvaguarda son las mayores preocupaciones de los Estados nacientes, que controlados por una aristocracia criolla moderada, impusieron sus propios proyectos de Estado (Kossov, 1984). Sin embargo la existencia de regiones compuestas por villas y pueblos que se saben unidas por lazos históricos profundos, económicos y sociales es una realidad.

2. Configuración de los lazos sociales desde el frente pionero hacia la creación de una tradición comercial regional (S.XVI-XIX)

Sabemos que la articulación histórica de las poblaciones fronterizas actuales entre Norte de Santander y el Táchira reside en las relaciones humanas que se fueron estableciendo a partir de la expansión del frente pionero español. Afín con la frontera “turneriana” en cuanto al “*problema indígena [...] el desarrollo de la organización política*” (Turner, 1963:8) así como la idea de una frontera en movimiento que progresaba a medida que avanzaba el poblamiento (Turner, 1963: 35), dicho frente impulsa la fundación de poblaciones y ciudades tan importantes como Pamplona (1549), que por su riqueza en oro y tierras aptas para la agricultura así como por su clima agradable devendrá luego la tercera ciudad del virreinato de la Nueva Granada, (las dos primeras eran Santa Fé fundada en 1538 y Tunja en 1539 respectivamente) y epicentro de la expansión

colonial hacia el este, haciéndola mandataria de la fundación de otras poblaciones como San Cristóbal (1561) y Cúcuta (1773).

Nos encontramos entonces en la época colonial, cuando se da la fundación de las principales ciudades, bajo la dirección administrativa de la Audiencia de Santo Domingo (1526-1717) a través del Virreinato de la Nueva Granada, hasta 1777 momento de la creación de la Capitanía General de Venezuela. En este marco, diversas investigaciones (Urdaneta, 1988; Cierbide, 1997; 2006; Cardozo, 1991) han permitido establecer la evolución de las relaciones económicas entre sus pobladores desde el siglo XVI y durante cuatro siglos siguientes, en espacios hoy fronterizos y áreas adyacentes que cubren extensiones que de oeste a este conciernen las ciudades de Santa Marta (Colombia) hasta Maracaibo (Zulia, Venezuela) pasando hacia el sur por las divisiones políticas actuales, de los departamentos de Norte de Santander y Santander (Colombia) y los estados Táchira y Barinas (Venezuela).

Se ha evidenciado igualmente, la existencia de un conjunto espacial integrado por tres provincias al oeste de Venezuela, los valles de Cúcuta en Nueva Granada (Cardozo, 1991), y el sur del lago de Maracaibo, caracterizado por los lazos económicos y familiares que se forjaron a través del comercio y la producción agrícola de la región (Ramírez, (2011[2010]) cuyas raíces se encuentran en la fundación de ciudades que como San Cristóbal, fueron establecidas por vecinos de la población de Pamplona (Aguado, 1956 [1582], libro 13, capítulo 3).

Cúcuta y San Cristóbal estando alejadas de las ciudades con predominio político como Santa fé de Bogotá y Caracas, y con dificultades de comunicación entre las diversas localidades de la misma región o con otras regiones del país (Muñoz, 1985) encontraron en su cercanía mutua, la solución a la necesidad de comercialización de sus productos a nivel intraregional y hacia los principales puertos de exportación del mar Caribe. Esta unión en la necesidad crea una tradición de intercambio local para hacer frente al aislamiento regional, sobrepasando por ejemplo, los límites territoriales de las adyacencias administrativas establecidos por la corona a través de las Rentas Estancadas para controlar el comercio, como fue el caso de la Provincia de Santander (San Gil, Socorro, Girón y Charalá) la cual proveía a los comerciantes con diversos productos que estos últimos encaminaban para la venta en interna o externa, a través del Lago de Maracaibo o del Puerto de Cartagena (Silvestre, 1950: 73).

Entre las diferentes alternativas para reducir el aislamiento geográfico para exportar los productos hacia otras regiones o hacia los puertos marítimos se encontraban las vías fluviales del Zulia, Catatumbo y el Táchira. Su rol será cada vez mayor en el transporte de mercancías y pasajeros hacia la desembocadura del Lago de Maracaibo con destino final hacia las Antillas,

Europa o EEUU; luego de que los habitantes originarios del área lacustre de Maracaibo (Cuicas) son dominados parcialmente en el S.XVIII y que tiene lugar el fin del monopolio del comercio que sobre este puerto poseía una sola compañía (Compañía Filipina, 1778-1780) por órdenes de la Corona española (Urdaneta, 1988; Cierbide, 1997; Urdaneta, *et al.*, 2006).

Las bases del comercio intra-regional estando ya establecidas serán reforzadas durante el siglo XIX, una vez tiene lugar la independencia de España. Los estudios de Cardozo (1991) y Urdaneta (1988) evidenciaron la existencia de la región Marabina, poseedora en ésta época de una dinámica económica en la región compuesta por las poblaciones de Trujillo, Mérida, Bailadores y el Valle de Cúcuta; coincidentes por la necesidad de buscar una salida hacia el Lago de Maracaibo y su puerto marítimo.

Inmigrantes alemanes, italianos, ingleses y franceses toman el lugar dejado por los españoles; jugando un rol mayor en la consolidación de la economía cafetera y en la funcionalidad dada a cada zona. Los nuevos inmigrantes se instalan inicialmente en Maracaibo ejerciendo actividades de importación y exportación, financiación, transporte, construcción de infraestructura portuaria sobre el Lago de Maracaibo o sus principales afluentes, que el Estado venezolano no podía asumir (Pineda, 1979). Su presencia se extiende al Valle de Cúcuta, donde invierten en haciendas para aumentar la producción de café con destino internacional. El saber hacer económico con el que llegan basado en las relaciones de comercio con Europa, les permitirá desarrollar negocios a través de la instalación de potentes casas comerciales (Cartay, 1988), que extienden sus actividades de crédito para la financiación de la recolección de café (Cartay, 1988) y su exportación, así como para el comercio de importación de bienes manufacturados del mismo origen (Pérez, 2003).

Inserta en la coyuntura internacional generada por la revolución industrial en Europa a mediados del S.XIX, la cual favorece los cambios de consumo de la burguesía e impulsa la producción agrícola exclusiva de zonas tropicales del Nuevo Mundo (Urdaneta, 1988), la región de Los Andes es propicia a la exportación de productos como el café, maíz, trigo, caña de azúcar y el cacao, hacia los mercados internacionales a través del puerto de Maracaibo; mientras se provee desde allí, de productos manufacturados venidos de Europa y EEUU.

El norte y sur de la Región Marabina así como el este y el oeste configuraron un circuito de comercio y de transporte de bienes y de mercancías que de manera pragmática buscan hacer circular los bienes sin tomar en cuenta las barreras que cada naciente Estado trata de construir a partir de la ruptura gran colombiana (1830). Así, las estructuras económicas y de comercio tradicional, siguiendo las prácticas de intercambio que habían perdurado durante tres siglos, dan continuidad a las relaciones entre las poblaciones de la zona de

frontera hoy Norte de Santander y Táchira, reforzándose en lo corrido del siglo XIX.

3. Vías férreas, caminos de separación nacional

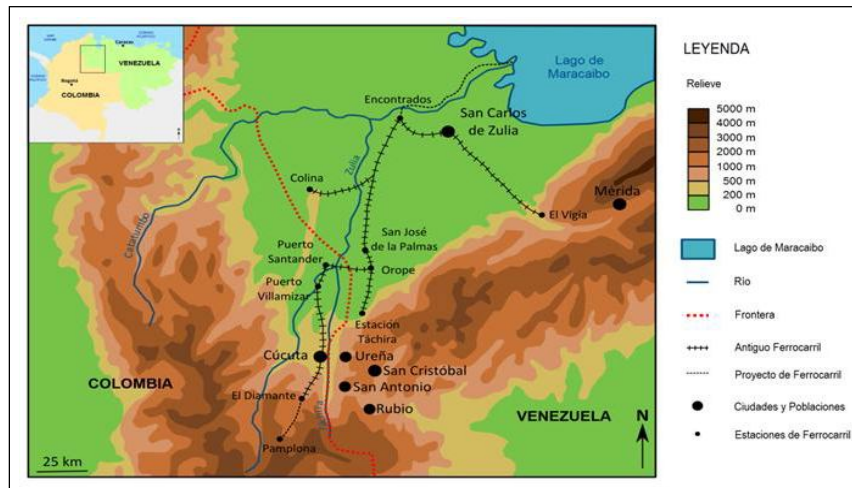
La realidad que se dibuja a escala local es un asunto esencial en la construcción de la Nación. Los intereses de los dos Estados por controlar el comercio del territorio en sus confines y construir un imaginario propio en la frontera, se convierten para Colombia y Venezuela en objetivo a alcanzar a través de diferentes elementos que sirven a esta empresa. En este marco se posa el problema del fortalecimiento de lazos comerciales locales que deben ser redefinidos en pro de los nacientes Estados colombiano y venezolano. En pocas palabras, se debe hacer frente a esta realidad. ¿Cómo se construye la nación y se marca la presencia de una entidad estatal en sus inmediaciones?

No es una casualidad encontrar en la histórica región marabina, vías férreas paralelas a la línea de división limítrofe de Colombia y Venezuela. El ferrocarril de Cúcuta, con una extensión de 119 kms, ligando transporte de mercancías y pasajeros en dos pasos fronterizos: al sur, entre Villa del Rosario y San Antonio y al norte, entre Puerto Santander y Orope; el ferrocarril del Táchira que sobre tres líneas se extiende hasta alcanzar el Río Catatumbo (Mapa 1), son la mejor expresión de un proceso de apropiación territorial de los Estados nacientes, para los cuales estaba en juego el dominio del territorio y la construcción de la idea de nación.

Colombia y Venezuela, así como otros países del nuevo mundo, presentan características similares en la puesta en marcha de estas estructuras durante el siglo XIX, tanto por las dificultades encontradas como por las estrategias que debieron adoptar para llevar a cabo estos proyectos. Inscritos en un contexto económico mundial, donde el liberalismo y el *laissez-faire* está en su apogeo, la construcción del ferrocarril se inicia en Colombia con la reforma a la Constitución en 1853 y en Venezuela en 1864. Las razones económicas que impulsaron su construcción fueron dirigir sus productos de exportación hacia los puertos marítimos más próximos, estableciendo circuitos de transporte multimodal, en los cuales las vías férreas constituían un elemento esencial.

Los dos países convergieron entonces en las dificultades de financiación para su construcción así como aquellas ligadas al avance de las obras que se realizaban bajo condiciones geográficas difíciles, con una topografía irregular, clima caliente, desborde de ríos, mosquitos, deficiencia de recursos humanos e incluso dificultades de aprovisionamiento alimenticio para los obreros trabajando en las obras (Safford, 2010). Ello sin menoscabar la inestabilidad política interna y las guerras partisanas que sufre cada país, por el enfrentamiento liberal-conservador (Colombia),

Mapa 1. Antiguas líneas férreas de Cúcuta y el Táchira



Fuente: Elaboración propia Amanda Andrade B.

centralista y federalista (Venezuela) que generan mayor desconfianza a los inversores foráneos.

Siendo evidente la dificultad para encontrar capitales para financiar dichas empresas, los dos países adoptaron estrategias similares para obtener créditos: por un lado adoptan un sistema de financiación muy oneroso que además de garantizar el pago de intereses de 7% anual sobre capitales invertidos, emitían bonos del tesoro factibles de ser vendidos en los mercados financieros aumentando su valor por causa de las altas tasas de interés. Establecen por otro lado, un sistema de concesiones de explotación y un monopolio de exportación sobre las regiones, para impedir la construcción de nuevas líneas férreas. Y como guinda sobre pastel, se adicionaron en concesión millones de hectáreas de tierras en pago parcial así como la exoneración total de pago de impuestos locales, regionales y nacionales para las empresas inversoras (Pérez, 1998: 14; Safford, 2010: 560). Sin juzgar la actuación de los gobiernos, es evidente la prioridad dada a estos proyectos de infraestructura. ¿Cómo se inscriben en la lógica de ocupación territorial de los estados nacientes?

A. Para Colombia: Impulsar la integración interna por la norma, aprovechar el comercio local-fronterizo a través del paso férreo

La construcción del ferrocarril de Cúcuta se inscribe en una dinámica interna/externa que conjuga el desarrollo económico local-fronterizo y las políticas de unificación del territorio a través de los caminos de interconexión nacional y los ferrocarriles que en su conjunto ligan zonas de producción agrícola (café, quinoa, tabaco por ejemplo) a las principales arterias de

transporte como el río Magdalena, el cual atraviesa el país del suroeste hasta desembocar en el Mar Caribe. Para Colombia se trata entonces de un doble desafío que consiste en producir un espacio nacional y construir un territorio en el borde, que juegue un doble rol, por un lado, dando continuidad a itinerarios comerciales y de transporte de bienes y personas que involucran estructuras específicas a su desarrollo como lugares de acopio y de intercambio, de paso y de espera en la región, que sean también funcionales a la dinámica económica agro-exportadora; mientras que por otro lado, construyan la idea de un territorio nacional.

En esta doble perspectiva, el naciente Estado neogranadino desarrolló una política nacional vial que se dirigía a interconectar los territorios a través de caminos muleteros que conducían principalmente a Santa fé de Bogotá, y hacia el río Magdalena o sus afluentes. Con el auge del comercio exterior de mediados del siglo XIX, las comunicaciones y los bancos estuvieron en el centro de la política nacional colombiana (Palacios y Safford, 2002:347) y en el caso del Estado de Santander (creado en 1857 para escindir el Norte de Santander) los gobiernos nacionales sucesivos del período 1868-1905 (año de cierre del congreso nacional por 4 años; en este año se declaran de interés nacional todas las rutas que demandaban importantes recursos para su mantenimiento) así como los gobiernos liberales del Estado, otorgaron un papel fundamental a la apertura de caminos que buscaban integrar la margen del territorio con los principales centros de comercio y con Bogotá.

La política colombiana desde los años 40 del siglo XIX propendía por la mejora de los sistemas de

comunicación para fomentar el comercio, por lo cual el sistema postal nacional y el desarrollo vial eran imprescindibles a lo largo del siglo. En efecto, en período de agitación política entre liberales y conservadores (1853-1886) en el cual la responsabilidad de la inversión vial recae principalmente desde 1857 a 1880 sobre los gobiernos regionales, presenta a través de las normas legislativas nacionales un movimiento integrador hacia el centro del territorio que buscar reorganizar la estructura vial o darle continuidad a la antigua, a través de la inversión pública. En esta dirección, a partir de 1845 se evidencia que Bogotá intenta aproximar las periferias fronterizas al centro político y se promulgan leyes que destinan recursos nacionales para desarrollar la interconexión entre territorios periféricos como Santander, con el interior del país o estudiar la apertura de nuevos caminos (tabla 1).

Se observa en efecto que entre 1869-1887 las autoridades dan prioridad al desarrollo de caminos que van de Cúcuta al río Magdalena mientras que entre

1888-1903 los legisladores se focalizan en desarrollar la antigua ruta real de oriente que ligaba a Santa Fé de Bogotá con Cúcuta, en cuyo circuito se entrelazaban antaño las ciudades de Tunja, Bucaramanga, Pamplona hasta llegar a Caracas.

Ello se conjuga con el hecho de que el Departamento de Santander centro del liberalismo comercial, incita a obrar en pro de la apertura de líneas de comunicación que faciliten la exportación mercantil indispensable a su sobrevivencia, ya sea externa, por Maracaibo, o interna, por el Río Magdalena. Sus dirigentes buscan promocionar el comercio a través de diversos elementos como los caminos, correos y la aduana de Cúcuta (Amaya, 2009).

En esta dinámica, si bien en 1862 se establece una ley de fomento de apertura de caminos dando por ejemplo “*ciertos privilegios a quienes abrieran una serie de vías que se consideraban importantes [entre ellas] de San José de Cúcuta a San Buenaventura, en la frontera con Venezuela [...] y cualquier otra vía hacia*

Tabla 1. Legislación sobre caminos de interconexión del territorio nacional colombiano con Cúcuta

Decreto del 16 de junio de 1845 Declara caminos nacionales los siguientes: los que de la capital de la República se dirigen a la frontera con Venezuela, por Tunja y Pamplona; a la frontera del Ecuador o costa del Pacífico por Neiva, Popayán y Pasto; a Buenaventura por Mariquita, y el Cauca o por Mariquita y Antioquia al Golfo de Urabá o a un puerto navegable del Río Atrato; o por el río Magdalena a uno o más ríos de la costa Atlántica y el camino de Panamá entre los dos mares. Ofrece baldíos, fomenta la inmigración de técnicas en caminos, el trabajo de presas en los caminos.
Ley 59 del 26 de mayo de 1869 Destina dineros del tesoro nacional para el estudio de un camino de herradura entre San José de Cúcuta y un puerto sobre el [río] Lebrija o el [río] Magdalena, pasando por Ocaña, cuidando de seguir el trazo indicado por el coronel Agustín Codazzi en 1850. Si se termina la obra, se declara cerrado el comercio de importación y exportación por el puerto seco de Cúcuta.
Ley 69 del 6 de junio de 1871 Fomento de las vías [...] camino de Cúcuta al Magdalena o al Lebrija, pasando por Ocaña.
Ley 21 del 14 de mayo de 1874 Auxilia con una partida al gobierno de Santander para apertura de un camino de Cúcuta al río Magdalena, y si éste no se adelanta esa suma se destinará al camino Cúcuta-Puerto Nacional.
Ley 63 del 14 de junio de 1875 Presupuestos nacionales. Fomento apertura del camino de Cúcuta al Magdalena (según ley 21 de 1874) [...]
Ley 105 del 21 de julio de 1876 [...] destino partidas para los caminos de Cúcuta al río Magdalena [...]
Ley 62 del 2 de julio de 1877 Concede auxilios para caminos de herraduras y carreteros a los estados de [...] Santander: carretera Pamplona-Cúcuta; camino de herradura por la ruta del trazado del ferrocarril del Norte [...] y para un ferrocarril de Bucaramanga a Piedecuesta al río Magdalena.
Ley 26 del 19 de febrero de 1887 Autoriza al gobierno para conceder el privilegio a José Ma. Durán y Lino Leal Villamizar para construir camino de herradura que parta de Cúcuta al río Magdalena pasando por los valles de Zulia, Sardinata y Catatumbo por el cerro de Babalí y cruce las sabanas de Tamalameque, esto a cambio de peajes y otorgamiento de tierras baldías[...].
Ley 106 del 16 de noviembre de 1888 Autoriza al gobierno para auxiliar en el término de 5 años la vía de Bogotá-Tunja-Santa Rosa-Málaga-Pamplona-Cúcuta.
Ley 72 del 6 de noviembre de 1896 Destino importante auxilio a la vía de Bogotá al norte de Tunja, Málaga, Pamplona hasta Cúcuta, repartiendo la suma en partes iguales entre los departamentos de Cundinamarca, Boyacá y Santander. El camino debe convertirse en carretera con ancho mínimo de 6 metros [...].
Ley 21 del 6 de octubre de 1903 Ordena la construcción por contrato o administración de un camino de herradura de Cúcuta al río Magdalena destinando una suma considerable a este objeto.

Fuente: Elaboración propia a partir de Molina. 1995

el Magdalena" (Amaya, 2009: 18) es claro que el deseo de superar el geo-condicionamiento de este territorio periférico y despejar las barreras de comunicación comercial de la zona fronteriza neogranadina, no hacía olvidar que el tránsito por la vecina república venezolana era un elección pragmática, como lo muestra la ley 59 del 26 de mayo de 1869 la cual estipula que si se logra construir una vía interna, se ordena el cierre del puerto de Cúcuta para todo tipo de importación y exportación.

Desde este ángulo, el lanzamiento de la construcción del Ferrocarril de Cúcuta (1865), se inscribe en una década de dificultades del flujo comercial de esta ciudad y de reducción de las exportaciones por la vía de Maracaibo, probablemente por las fluctuaciones del precio de los productos exportados (café, cacao, tabaco, sombreros, cueros...) y las dificultades de transporte vial (Amaya, 2009: 33-34). No obstante el proyecto férreo se lanza con fondos privados de las casas de comerciales de Maracaibo y Cúcuta, principalmente, dada la imposibilidad de financiamiento público nacional, obedeciendo al interés colombiano de asegurar la continuidad pragmática del desarrollo del comercio fronterizo y continuar atrayendo el comercio local-fronterizo venezolano, hacia el polo cucuteño, el cual no tenía contrapeso del otro lado de la línea limítrofe.

Los retos a la problemática que representaba el comercio tradicional para los Estados nacientes así como la interpretación por la cual dos frentes (fronts) recién creados se ven en franca oposición a escala nacional y local se reflejan en la promesa de Antonio Guzmán Blanco, convertido en presidente venezolano en 1870, de construir un camino entre San Cristóbal y Puerto de La Madera (sobre el río Umuquena) para evitar que la producción del Táchira y de Mérida continuaran utilizando las rutas colombianas. El temor de ver hecha esta promesa, probablemente jugó a favor de la construcción del ferrocarril cucuteño dados los antecedentes anti-gran colombianos de dicho mandatario venezolano, en franca oposición a su padre, Leocadio Guzmán (Quintero, 2005: 83).

El trazado de la línea de Cúcuta así como la historia diplomática de la interconexión transfronteriza tardía a la del Táchira (1926) sobre el puente Unión, (Pradilla, 2012: 88), muestra que fue construida para aprovechar los lazos tradicionales de comercio de la Región Marabina. Las tres líneas desarrolladas (1-Del Norte de Cúcuta a Puerto Santander; 2- De la Frontera de Cúcuta a Villa del Rosario; 3- Del Sur de Cúcuta al Diamante próxima a Pamplona) facilitando una salida rápida de mercancías destinadas a la exportación con estaciones bien próximas (4.3 kms en promedio) obedecía a los intereses comerciales de asegurar la continuidad de esta actividad y seguir atrayendo el comercio del Táchira hacia Cúcuta. Sin embargo, la construcción del ferrocarril del Táchira entre otros, pondrá en evidencia la disputa nacional por este territorio.

B. El ferrocarril del Táchira: su inscripción en la construcción de la nación a escala local

En Venezuela la construcción de los ferrocarriles venezolanos, había comenzado muy temprano en el siglo S. XIX a través de la figura de concesión desde 1834, pero es en realidad bajo el gobierno del presidente Antonio Guzmán Blanco que se desarrolla ampliamente porque se inscribe en un marco de política de desarrollo de redes económicas y comerciales con la intención de propulsar la integración nacional (Hurtado, 1990). Así, desde la constitución de 1858 que instaura reglas y reglamentos del Estado, Guzmán Blanco genera una política de modernización del país (Carrera, 1986) sobre la cual el gobierno va a concretizar su proyecto de construcción nacional. A la lógica económica que entraña la construcción de ferrocarriles, estructuras viales y de comunicación, se liga la dinámica de construcción de nuevas relaciones interregionales, no sin convulsiones, cuya expresión clara se encuentra en la organización federal, facilitando la concentración del poder nacional (1985:153).

En el curso de sus tres mandatos (1870-1877; 1879-1884; 1886-1888), Guzmán Blanco hizo prueba de una fuerte voluntad y seria insistencia por encontrar los capitales necesarios a la financiación de sus proyectos, incluso proponiendo jugosos contratos para convencer inversionistas extranjeros de construir las obras, generando más tarde graves consecuencias como el conocido episodio de bloqueo entre diciembre 1902 y febrero 1903 sobre las costas venezolanas en el Caribe, por parte de las grandes potencias acreedoras (Inglaterra, Italia, Alemania) que demandaban pago inmediato de las deudas adquiridas por el país.

La construcción del ferrocarril del Táchira ha sido interpretada por los investigadores como un instrumento de construcción de la nación de la misma manera que otras vías del país (Murguey, 1988; Santamaría, 1998), incluso si su inicio tiene lugar tardíamente en 1892, en la última etapa de concesiones del siglo XIX, momento en el cual el país pena en atraer capitales internacionales. Dicha vía será financiada principalmente por la nación (Noguera, 1965: 5-8) y en menor medida, por capitales franceses, a través de una asociación con el Estado venezolano para realizar una parte del trazado Encontrados-La Fría.

De hecho, su impulso obedeció a otras razones, entre ellas, el clamor de representantes locales del gobierno y actores administrativos aduaneros de la época que observaban celosamente el lucro recibido por Cúcuta, gracias al comercio y al transporte generado por su ferrocarril (Muñoz, 1985: 91-92). El circuito de transporte multimodal de pasajeros y de mercancías que ligaba al Táchira con el Norte de Santander combinando vialidad terrestre y fluvialidad del río Catatumbo ya mencionados, representaba una amenaza y creaba temores en la opinión pública caraqueña.

Testimonios como el del administrador Juan A. Barbosa, señalando su percepción a propósito de los problemas que vivía la aduana de San Antonio, son elocuentes en cuanto a los sentimientos de temor que relucían por la preponderancia de San José de Cúcuta en el comercio regional:

...es importante que el gobierno fije la atención en esta parte de la república para fomentarlos [camino y canales] [...] es importante, repito, fomentar un tránsito nacional para las mercancías que de Maracaibo vengán a consumirse en Venezuela y ninguno es más aparente que el de Guamas en el río Grita, [...]. Fomentar, pues, el puerto de las Guamas con el tráfico del comercio propio de Venezuela debe ser el problema [...]"(Del Castillo, 1852: T.1: 58).

Este hecho tomaba un sentido espacial dado se tenía un sentimiento de pérdida económica del lado venezolano de la frontera. Señalando que el decreto de 1832 había declarado a Maracaibo puerto de libre tránsito, favoreciendo así a San José de Cúcuta porque lo convirtió en “el almacén de comercio de Venezuela por este radio, porque allí van las mercancías que después deben venir a Venezuela y allí van los frutos que de tránsito van a Maracaibo” (Del Castillo, 1852:T.1:52). El funcionario de la administración increpaba al gobierno central a actuar porque la continuidad de comercio transfronterizo no dejaba, en su visión de la situación, ninguna utilidad a Venezuela.

El interés para el agente estatal es entonces económico pero también de orden geopolítico local, por ello incita a la acción del gobierno haciendo referencia a que este hecho no puede ser indiferente desde la perspectiva nacional expresando que:

...esto pudiera ser indiferente a la Metrópoli en el estado colonial al que todos estos pueblos le pertenecían, pero no hoy al gobierno, consultando la nacionalidad; pues a la verdad sería de mucha importancia, y de noble orgullo nacional, que la radiación de la capital iluminase a San Antonio, como el primer terreno que recibe la planta del viajero que pasa el Táchira, en donde hará hoy una muy fría y triste reflexión filosófica (Del Castillo, 1852: T.1: 59).

Señalando la preponderancia de Rosario en comparación con San Antonio, el cual tiene poca importancia civil y urbana, ya que es Cúcuta el centro del comercio (Del Castillo, 1852: T.1:59), pone en perspectiva el desequilibrio entre las poblaciones que en el fondo muestra la primacía local del lado colombiano de la línea limítrofe y la necesidad de construir el espacio estatal, generando un proceso de territorialidad urbano, del lado venezolano. Por ello su clamor a Caracas demandando reducción de impuestos aduaneros, extensión de plazos de pago de los mismos, modificación o supresión de la ley de cabotaje

que favorece el camino por el puerto de Cúcuta y evidentemente: un camino nacional o vía interior propia por territorio venezolano para conducir las mercancías de Maracaibo hasta la región tachirensis y de ésta hacia su mercado en aquella plaza.

A los argumentos económicos de pérdida para el Estado venezolano, suma de manera sagaz el amor propio regional que está en juego y herido porque en su percepción, el occidente de la República venezolana, debiendo utilizar las vías neogranadinas, está en “degradante servidumbre” (Del Castillo, 1852: T.1: 59). Más allá de omitir que el sector agrícola y comercial de la región se ha beneficiado de esta situación, su mirada del comercio local, inscrita en una perspectiva nacional toma otro sentido cuando se entiende que en la época, los habitantes de la cordillera no son percibidos culturalmente de la misma manera que el resto del territorio, dado que se afirma que “los estados situados en la cordillera se pierden o se debilita [...] la identidad del país” (El Federalista, 24/11/1868, No. 1574:1).

Sin embargo, la construcción del Ferrocarril del Táchira no cubrió toda la zona de frontera que recibía influencia del circuito de transporte multimodal del lado colombiano. Su extensión de 104 kms desde la estación Táchira y San Félix hasta Encontrados sobre el río Catatumbo, con un brazo que se estira desde ésta última estación hasta El Vigía, no conecta a San Antonio, puerta de entrada y puerto geo-estratégico de comercio frente a Cúcuta.

Si bien el ferrocarril tachirensis estaba llamado a cumplir un rol mayor del lado venezolano, aproximando las poblaciones del norte del Táchira con el Sur del Zulia y rompiendo los lazos de comercio tradicional, la proximidad geográfica entre las poblaciones del sur del Táchira con Colombia, obligaban a estas últimas a usar el territorio colombiano a pesar de la puesta en marcha del ferrocarril nacional. El Estado, a la demanda de agentes locales aduaneros y autoridades regionales cierra la aduana en San Antonio en 1901, imponiendo la lógica nacional sobre la vida cotidiana con los más próximos habitantes de la frontera con Colombia. En esta lógica, la aduana ya no presentaba ninguna razón de ser (Murgey, 1982) evidenciando la controversia por la construcción de un espacio comercial local nacional.

Como lo señala Murgey, (1985: 24-46) el uso de las vías férreas de la región no estaba en función de causas nacionales sino de facilidades comerciales. Sin embargo, la imposición del cierre aduanero pone en perspectiva la disputa por la construcción de un espacio comercial nacional. En pro del comercio local es necesario entonces un acuerdo conveniente al comercio, el cual se presenta en 1924 a petición de Colombia, permitiendo reunir las dos vías férreas nacionales entre Puerto Santander y Orope, dando lugar a la construcción del puente Unión. Por primera vez, luego de la ruptura gran colombiana, tiene lugar una unión oficial y física de dos elementos de construcción del territorio nacional

que acercan los dos márgenes imaginarios.

La presencia del Estado a cada lado, a través de sus vías férreas marca el territorio nacional y el suelo local, permitiendo una forma de reconocimiento de la diferencia mutua y obligando por medidas restrictivas a encuadrar las relaciones de comercio tradicional con Nueva Granada. Por su parte, los lazos entre el Táchira y el Zulia se reforzaron por el relativo aislamiento del primero antes de 1925, época en la cual la única vía de comunicación con el centro era la ruta férrea que ligaba a San Cristóbal con estación Táchira (Chiossone, 1982). El Gran Ferrocarril del Táchira, cumplió el objetivo para el cual fue construido ya que aproximó las regiones mencionadas e indirectamente se constituyó en una obra nacional que acercaba el territorio periférico al centro político del país.

Finalmente, la disputa por la construcción del territorio de cada lado de la frontera colombo-venezolana, no hace sino recordar que los juegos de poder por su dominación garantizan la cohesión, el poder y la perennidad del Estado, aunque este privilegie una mirada geopolítica sobre los recursos materiales de la frontera, mientras que a escala local, como se ha demostrado en el caso estudiado, los lazos vecinales se perpetúan.

Referencias bibliográficas

Libros

- ANDERSON, Benedict, (2012[1996]). *L'imaginaire national. Réflexions sur l'origine et l'essor du nationalisme*. Paris, La Découverte.
- CARDOZO, Germán (1991). *Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador. 1830-1860*. Maracaibo, Luz, Universidad del Zulia.
- CARRERA, Germán (1986). *Venezuela: proyecto nacional y poder nacional*. Barcelona, Crítica.
- CHIOSSONE, Tulio (1982). *Historia del Estado Táchira*. Caracas, Italgáfica, Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses.
- CARTAY, Rafael (1988). *Historia Económica de Venezuela. 1830-1900*. Caracas, Vadell
- DEL CASTILLO, Pedro Pablo, (1852), *Teatro de la legislación colombiana y venezolana vigente*. Valencia, Imp. Del Teatro de Legislación, en línea: archive.org [consulta 27/07/13]
- HURTADO, Samuel (1990). *Ferrocarriles y proyecto nacional en Venezuela 1870-1925*. Caracas, Universidad Central de Venezuela.

LEFEBVRE, Henry. (2000). *La production de l'espace*, 4e. édition. Paris, Anthropos.

MUÑOZ, Arturo Guillermo. (1985). *El Táchira fronterizo. El Aislamiento Regional y la Integración Nacional en el caso de los Andes. 1881-1899*. Caracas, Italgáfica, Biblioteca de Autores Tachirenses.

MURGUEY, José. (1988). Controversia colombo-venezolana en la construcción del Gran ferrocarril del Táchira. Caracas, Italgáfica, Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses.

PALACIOS, Marco y SAFFORD, Frank. (2002). *Colombia país fragmentado, sociedad dividida*. Bogotá, Norma.

PÉREZ, Jaime. (2003). *Colombia – Venezuela. Economía, política, sociedad. Siglos XIX-XX*. La Opinión. Cúcuta.

PINEDA, Nury. (1979). "Acuerdos, Ordenanzas y Resoluciones de la Diputación Provincial de Maracaibo, 1830-1856". Maracaibo, Universidad del Zulia.

RAMÍREZ, Luis. (2011[2010]). **La tierra prometida del sur del Lago de Maracaibo y la villa y puerto de San Antonio de Gibraltar**, tomo 1, 2da. Ed. Caracas, El perro y la rana, en línea: academia.edu [consulta 10-11-2016].

SILVESTRE, Francisco. (1950). *Descripción del Reino de Santafé de Bogotá*. Bogotá. Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, Ministerio de Educación Nacional en línea: banrepccultural.org [consulta 14-03-13]

TURNER, Frederick. (1963), *La Frontière dans l'histoire des États-Unis*. Paris, PUF.

VIEIRA, Edgar. (2004). *La integración de América Latina. Del Congreso Anfictiónico de Panamá en 1826 a una Comunidad Latinoamericana o Sudamericana de Naciones en 2010*. Bogotá, Universidad Javeriana.

Artículos de revista

- CIERBIDE, Ricardo. (1997). "La Compañía Guipuzcoana de Caracas y los vascos en Venezuela durante el siglo XVIII". *Revista del Instituto de Estudios Vascos*, vol. 1, no. 42, San Sebastián, pp. 63-75 en línea: euskomedia.org [consulta 27-02-17]
- LACOSTE, Yves. (2001). "Géopolitique des grandes villes", *Hérodote*, no. 101, 2, pp. 3-10 en línea: cairn.info [consulta 05/05/14]
- LACOSTE, Yves. (2008). "La géographie, la géopolitique et le raisonnement géographique". *Hérodote*, no.130, vol. 3, pp. 17-42 en línea: cairn.info [consulta 05/05/14]
- MEDINA, Eusebio. (2006). "Aportaciones para una epistemología de los estudios sobre fronteras internacionales". *Estudios Fronterizos*, volumen 7, no. 13, enero-junio, Mexicali, pp. 9-27.
- NOGUERA, José. (1965). "Historia del Gran Ferrocarril del Táchira". Caracas, *Revista Venezuela Económica*.
- PÉREZ, Edmundo. (1998). "Los Ferrocarriles y el Desarrollo Urbano Territorial en Colombia". *Revista Urbano Territorial Bitácara*, vol. 1 no. 2, Julio, Bogotá, pp. 8-19 en línea: revistas.unal.edu.co [consulta 26-05-13].

PÉREZ, Edmundo. (1998). "Los Ferrocarriles y el Desarrollo Urbano Territorial en Colombia". *Revista Urbano Territorial Bitácora*, vol. 1 no. 2, Julio, Bogotá, pp. 8-19 en línea: revistas.unal.edu.co [consulta 26-05-13].

SANTAMARÍA, Antonio. (1998). "Los ferrocarriles de servicio público en Venezuela (1870 - 1990)". *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 55, no. 2, Sevilla, en línea: digital.csic.es [consulta 26-05-13].

URDANETA, Arlene. (1988). "San José de Cúcuta en el Comercio Marabino del Siglo XIX". *Boletín Americanista*, Universitat de Barcelona, no.38, pp. 247-258 en línea: raco.cat [consulta 31-01-13].

URDANETA, Arlene, et al. (2006). "Los orígenes de Maracaibo y el dominio del Lago: diversidad social y mestizaje". *Revista Semestral de Historia, Arte y Ciencias Sociales*, no. 10, Julio, Mérida en línea: saber.ula.ve [consulta 05-03-13].

EL FEDERALISTA, 24-11-1868, No. 1574, p. 1.

Capítulos de libros

AGUADO, Fray Pedro de. (1956[1582]). *Recopilación Historial*, Primera Parte Tomo II (32), Vol. II, Libro 13, Parte 2, Capítulo 6, Bogotá, en línea: banrepcultural.org [consulta 06-03-13]

BAUD, Michiel. (2004). "Fronteras y la Construcción del Estado en América Latina". En Torres, Gustavo et al., *Cruzando Fronteras, Reflexiones sobre la relevancia de fronteras históricas, simbólicas y casi desaparecidas en América Latina*. Quito, AbyaYala, pp. 41-86

GUERRA, François.-Xavier. (2000). "La identidad republicana en la época de la independencia". En Sánchez, Gonzalo y Wills, María Emma (compiladores), *Museo, memoria y nación. Misión de los museos nacionales para los ciudadanos del futuro*. Bogotá, Museo Nacional de Colombia, pp. 253-283.

GUERRA François.-Xavier. (2003a). "Las mutaciones de la identidad en la América Hispánica". En Annino, Antonio y Guerra, François.-Xavier (coordinadores), *Inventando la nación Iberoamérica Siglo XIX*. México, Fondo de Cultura Económica, pp. 185-220.

GUERRA François.-Xavier. (2003b). "El ocaso de la monarquía hispánica: revolución y desintegración". En Annino, Antonio y Guerra, François.-Xavier (coordinadores), *Inventando la nación Iberoamérica. Siglo XIX. México, Fondo de Cultura Económica, pp. 117-151*

KOSSOV, M. (1984). "Revolución, Estado y Nación en la Independencia". En Buisson, Inge, et al., *Problemas de la Formación del Estado y de la Nación en Hispanoamérica*. Köln, Bohlau, pp. 161-171

MOLINA, Luis. (1995), "Legislación colombiana sobre caminos de herradura: 1823-1905". En Arciniegas, Germán, et al., *Caminos Reales de Colombia*, Santafé de Bogotá, Fondo FEN, vol. 1, pp. 291-306.

QUINTERO, Inés. (2005). "La tradición grancolombiana: hito y mito en la relación colombo-venezolana". En Ramírez, Socorro y Cadenas, José-María (editores), *Colombia y Venezuela debates de la historia y retos del presente*. Caracas, Universidad Central de Venezuela, Universidad Nacional de Colombia, pp. 77-90.

SAFFORD, Frank. (2010). "El Problema de los Transportes en Colombia en el S. XIX". En Meisel, Adolfo y Ramírez, María-Teresa (editores.), *Economía Colombiana del Siglo XIX*. Bogotá, Fondo de Cultura Económica, pp. 523-573.

Monografías

AMAYA, Alfonso (2009). *Las estrategias de fomento comercial en las disputas políticas en el Estado de Santander entre 1850-1870*. Universidad de Los Andes, Documentos CESO No. 160.

PRADILLA, Olga. (2012). *El Ferrocarril de Cúcuta. 1876-1960*. Bogotá, Universidad Javeriana, Monografía en línea: repository.javeriana.edu.co (consulta: 10-10-16)

* **Amanda Andrade Benítez**

Doctora en Geografía
Profesora ESCE-París, Francia
E-mail: amandaandradeb@yahoo.com

Fecha de Recibido: Marzo 2017
Fecha aprobación: Mayo 2017