



LA TRAGEDIA DE CÚCUTA Y NORTE DE SANTANDER

Por Rafael Nieto Loaiza

 Rafael Nieto loaiza   @rafanietoloaiza

Hemos sido un país centralista, que se mira el ombligo y que tiene enormes dificultades para ver hacia los mares y las fronteras. Apenas hace pocas décadas, con la elección popular de alcaldes y gobernadores y con la Constitución del 91, hemos reconocido que somos un país de regiones, diverso y multicultural. A pesar de los avances, las islas y los departamentos fronterizos siguen sufriendo la indiferencia y la distancia. Por eso no me cansaré en insistir en la necesidad de construir la gran red férrea nacional, que integre de manera rápida, eficiente y barata los distintos costados de nuestra ardua geografía.

Pero esta reflexión tiene por eje Norte de Santander, donde he estado varios días de esta semana. En el departamento confluyen todos nuestros males. Hay mucha coca, 41.749 hectáreas en la última medición, y grupos armados ilegales, contrabandistas de todos los pelambres, tratantes de personas, lavadores de dólares, microtraficantes, y bandas criminales que atraviesan la frontera por las trochas, delinquen en Colombia y regresan al hermano país. Eso explica que Cúcuta registre la tasa más alta de percepción de inseguridad en el país, incluso por encima de Bogotá, que está hecha un desastre, y eso ya es mucho decir.

En materia de economía no está mejor. Históricamente Venezuela fue el segundo destino de las exportaciones colombianas y el primero de no tradicionales. Con el boom petrolero, las ventas a Venezuela llegaron a USD \$ 6.092 millones en



2008. Pero la represión política del chavismo, la debacle de pobreza y miseria que vinieron con el socialismo del siglo XXI y la consecuente crisis migratoria, trajeron la debacle. En los primeros ocho meses del 2020, solo se habían exportado USD \$116 millones.

Perder ese mercado ha sido un desastre para Colombia y para Norte de Santander. Cúcuta es la tercera ciudad con peor desempleo, 23.7% (la tasa nacional fue de 15.9%), y la de mayor informalidad, 72.9%. El Departamento, que había vivido mirando a Venezuela, quedó obligado a ver hacia Colombia. El país, que también le daba la espalda, como a casi todos los territorios de frontera, no tuvo opción distinta a preocuparse por lo que allá ocurre.

Para aliviar la crisis, Duque prometió y cumplió con la constitución de una zona económica y social especial (Zese), con distintos beneficios como

exención total del impuesto de renta por cinco años y cinco años más al 50%. Sumados a la zona franca ya existente, debería haber supuesto un flujo importante de inversión de empresas nacionales y extranjeras. Pero tal cosa no ha ocurrido, en parte por la pandemia, en parte, quizás, porque no se han publicitado suficientemente los beneficios combinados de la Zese y la zona franca, en parte porque la reglamentación es excesivamente restrictiva y los beneficios tributarios cobijan fundamentalmente a empresas nuevas y todas ellas tienen dificultades para acceder a créditos bancarios. Apenas algunas empresas norsantandereanas han aprovechado las ventajas de la Zese y poco más.

Yo, sin embargo, creo que hay al menos dos razones adicionales que explican el fracaso. Como Venezuela es el mercado natural de cualquier empresa de la Zese, hace mucho daño que la frontera esté cerrada. O, en estricto sentido, que el puente lo esté. Porque la frontera, porosa como ninguna, en realidad sigue abierta en decenas de trochas por las que pasan migrantes, bandidos, contrabando, narcotráfico, y en las que se hacen muy ricos los grupos ilegales que controlan los accesos. De hecho, la frontera está abierta para todo menos para el comercio formal. Por eso no dudo en sostener que la medida principal para la recuperación económica del departamento, la creación de empleo y la disminución de la pobreza es la apertura total de la frontera. El cierre no le sirve sino a los ilegales. Además, no tiene sentido y es profundamente injusto que el transporte terrestre esté habilitado en el corredor Maicao-Paraguachón-Guarero-Maracaibo (lo que explica que cerca del 90% del comercio entre los dos países se haga desde Barranquilla, Cartagena y Maicao), y en cambio el puente en Villa del Rosario esté bloqueado.

El otro motivo está en las enormes debilidades de las carreteras que tiene el Departamento y su desconexión con el resto del país. Transportar la mercancía desde Norte al resto del país y a los puertos es excesivamente costoso y le resta muchísima competitividad. El Gobierno tiene que acelerar tanto como le sea posible las inversiones, los cierres financieros y la ejecución del corredor Pamplona-Cúcuta y la conexión con la autovía a Bucaramanga, las troncales del Catatumbo y Duitama-Pamplona, el puente Mariano Ospina sobre el río Zulia y la vía La Soberanía La Lejía – Saravena. Y, sobre todo, será vital poner en marcha el ferrocarril del Catatumbo y el ramal a Cúcuta, para conectar con la vía a Chiriguáná y con el río Magdalena. Este tren no solo puede ser la respuesta más efectiva al problema de seguridad de la región, sino que permitirá movilizar hidrocarburos, minerales, aceite de palma y otros agrícolas, productos derivados de la arcilla, las confecciones, en particular de jeans, y la zapatería, industrias en las que los norsantandereanos son líderes en el país por calidad y volumen.

Derrotar al narcotráfico y seguridad, poner en marcha la Zese y abrir la frontera, conseguir la conectividad del departamento, los desafíos de la Nación y el departamento para cumplirle a los norsantandereanos.