



FOTO: El Pilón

ALBANIA, MAICAO Y URIBIA, EL NODO LOGÍSTICO DE LA GUAJIRA

Allá en La Guajira arriba, donde nace el contrabando, como lo escribió Rafael Escalona, sigue existiendo una realidad histórica marcada por la frontera con Colombia con el Caribe y Venezuela. Durante décadas, Maicao, Albania y Uribia han sido epicentro de actividades legales e ilegales, enmarcadas en una dinámica fronteriza que ha generado tanto oportunidades como distorsiones económicas. Hoy, en pleno siglo XXI, la discusión ya no puede limitarse a señalar el problema, sino a construir soluciones que transformen la informalidad y el contrabando en plataformas de legalidad, competitividad y desarrollo. De ahí surge la propuesta de un nodo logístico en estos tres municipios: un eje articulador que, desde la asociatividad, puede reconfigurar la economía regional.

Maicao es el segundo puesto fronterizo más grande de Colombia. Según Migración Colombia, en 2023 se registraron más de 2,5 millones de cruces formales en este punto, lo que lo convierte en un paso estratégico no solo para los flujos de personas, sino para mercancías provenientes de Asia, Norteamérica y América Latina. A pesar de ese volumen, aún gran parte de este comercio que se mueve en la frontera se hace por canales informales, sin generar recaudo tributario ni garantías laborales. La paradoja es evidente: un territorio que tiene las condiciones para ser centro de comercio legal internacional continúa atado a prácticas de subsistencia que no generan desarrollo sostenible.



FOTO: Portafolio

En paralelo, Albania concentra uno de los activos logísticos más relevantes de Colombia: la infraestructura férrea y portuaria vinculada a la operación de El Cerrejón. Este corredor ferroviario, que conecta a Albania con Puerto Bolívar en Uribia, moviliza más de 30 millones de toneladas de carbón al año, pero permanece subutilizado para otros bienes. Convertirlo en un canal logístico para alimentos, insumos agrícolas, manufacturas livianas y mercancías de exportación del resto del departamento sería un cambio estratégico de fondo. De hecho, estudios de la Agencia Nacional de Infraestructura estiman que la operación de transporte férreo multimodal puede reducir los costos logísticos hasta en un 35% frente al transporte carretero tradicional.

Uribia, por su parte, es la cara de La Guajira hacia el mar Caribe. Con acceso a aguas profundas, su localización costera la convierte en la puerta natural para conectar los mercados de Centroamérica y el Caribe insular. El Banco Mundial ha señalado que los puertos en el Caribe colombiano manejan el 48% de la carga marítima del país, pero La Guajira apenas participa con un 3%, limitada exclusivamente

a carbón. La diversificación de este puerto hacia bienes agrícolas, manufacturas y productos con valor agregado permitiría posicionar a Uribia como la bisagra entre la producción guajira y los mercados internacionales.

El Nudo Logístico Albania-Maicao-Uribia tendría así tres componentes estratégicos: un corredor férreo multimodal, un centro de comercio transfronterizo regulado y un puerto diversificado hacia bienes distintos al carbón. Pero la clave no está solo en la infraestructura, sino en la gobernanza asociativa que se pueda construir entre sector público, privado y comunitario. Aquí es donde entran en juego las leyes de asociatividad en Colombia. Se hace urgente el reconocimiento de las cooperativas y empresas de economía solidaria como actores económicos legítimos, capaces de organizar cadenas de valor y servicios compartidos. Como también, promover la organización de cadenas productivas, facilitando la integración entre productores, transformadores y comercializadores. Y por último, darle impulso a la Ley de Emprendimiento, refuerza el marco para que las Mipymes accedan a financiamiento, capacitación y mercados a través de ecosistemas colaborativos.

Este tipo de políticas, bien aplicadas, constituyen la base para que el nodo logístico sea gestionado colectivamente, evitando la captura por intereses individuales y garantizando beneficios compartidos. El impacto esperado de esta iniciativa es significativo. Según la Cámara de Comercio de La Guajira, el 72% de las empresas registradas en Maicao son microempresas comerciales, muchas de ellas informales o con baja capacidad de internacionalización. Integrarlas en un nodo logístico significaría acceder a nuevos mercados, reducir costos de transporte, aumentar formalidad y mejorar ingresos. En términos macroeconómicos, la logística representa cerca del 13% del PIB nacional, pero en La Guajira apenas alcanza el 5%, reflejando una subutilización de capacidades. Elevar ese porcentaje al promedio nacional equivaldría a duplicar el aporte de la región a la economía del país.

Más allá de las cifras, el nodo logístico también

tiene un componente simbólico y cultural. Pasar del contrabando a la legalidad significa resignificar la frontera, convertirla en un activo y no en un estigma. **Democratizar el acceso al comercio internacional, incorporar a pequeños productores de Maicao y comunidades indígenas de Uribia, y utilizar el tren de Albania para algo más que carbón, es darle a la región un horizonte distinto. Como lo plantean los principios de mentefactura, se trata de transformar conocimiento en valor, innovación en desarrollo, y territorio en marca.**

La Guajira no necesita inventar el futuro desde cero: necesita organizar lo que ya tiene y ponerlo al servicio de la formalidad y la asociatividad. Albania, Maicao y Uribia están llamados a liderar esa transición. El nodo logístico no es un lujo, es una necesidad impostergable para que la segunda frontera viva más grande de América Latina deje de ser sinónimo de ilegalidad y se convierta en motor de riqueza colectiva.



**“PALABRA DE
GUAJIRO”**