

Boca del Grita: Tramas de una Frontera

Mouth of Grita: Frames of a Border

Romer Pastrán Suárez

Universidad Pedagógica Experimental Libertador
Instituto Pedagógico Rural “Gervasio Rubio”- Departamento de Ciencias Sociales
Núcleo Interdisciplinario de Estudios Regionales y de Frontera
Táchira-Venezuela
E-mail:ropastransuarez@yahoo.es

Resumen

Con la dosis de volatilidad y singular expresión propia de un espacio fronterizo, la localidad de Boca del Grita se presenta aquí considerando para ello ciertos aspectos tales como lo geopolítico, histórico y comercial. Sin duda, tal y como reseñaremos y explicaremos, existen tramos en ese eje fronterizo entre Colombia y Venezuela donde apenas se ha posibilitado involucrarse e interactuar parcialmente con una realidad fronteriza aún más compleja. A partir de un minucioso trabajo etnográfico, reseñaremos esa compleja trama social que se desarrolla allí.

Palabras Clave: Boca de Grita, frontera, desarrollo, Venezuela, Colombia.

Summary

With the dose of volatility and own unique expression of border area, the town of Mouth of Grita is presented here considering aspects such as geopolitical, historical and commercial. No doubt, as will outline and explain, there are sections on the border between Colombia and Venezuela which has hardly been possible involved and interact with a reality of border more complex. From a detailed ethnographic work, will outline the complex social fabric that develops there

Key Words: Mouth of Grita, border, development, Venezuela, Colombia.

1. Introducción

Considerar el término frontera evoca la sensación de confín, borde o perímetro; también suele asociarse como área en un contexto intenso de intercambio comercial; incluso perversamente se tilda de zona con alta propensión a delitos, violación de la

soberanía así como pérdida de identidad nacional. No obstante, debe quedar claro que abordar la frontera no resulta algo sencillo, ni tampoco debe restringirse a la percepción subjetiva de un espasmódico encuentro con dicho contexto; caso contrario, demanda una visión holística del fenómeno, realidad o dinámica que ella involucra. Paradójicamente, en América Latina las fronteras como áreas de conexión e integración son apenas una muestra de lo versátil que puede llegar a ser el espacio compartido entre países en condiciones de buena vecindad.

En la frontera nacional entre la República Bolivariana de Venezuela y la República de Colombia, la presencia distintiva de algunos de sus tramos permite avizorar un amplio abanico de espacios geográficos impregnados de elementos que, en este caso, llevan tanto a homogenizar como diferenciar contextos. Siendo así, en estas cortas líneas aspiramos compartir parte de los resultados que como experiencia y hallazgo se han constatado en un ligero sector de la dilatada frontera venezolano – colombiano. A manera de minúsculo emporio, Boca del Grita constituye una localidad de frontera donde emergen dichos rasgos distintivos; gracias a su posición geográfica (al noroeste del estado Táchira), ha logrado amalgamarse a Puerto Santander, municipio perimetral del noroccidente colombiano, es decir, del Departamento Norte de Santander.

En particular, la investigación emprendida se respaldó en entrevistas, encuestas y trabajos de campo planificados en el marco de la formación de estudiantes de pregrado y postgrado en educación de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador, con sede en el Instituto Pedagógico Rural “Gervasio Rubio”; reconocidas como excelente alternativa para la obtención de datos de primera mano, estas tareas se enmarcaron bajo la orientación de la investigación acción así como de algunos aspectos disponibles en el enfoque etnográfico y la perspectiva geohistórica; por tanto, se reconoce el aporte metodológico con el que se ha nutrido el presente trabajo, sin con ello hacer exclusiva su inclinación hacia una u otra tendencia. Obviamente en conjunto, esto nos ayuda a plantear que se ha trascendido más allá de un trabajo de corte estrictamente documental.

En último lugar, los resultados se apartan de cualquier pretensión concluyente para en su defecto acercarse más hacia la reflexión y generar algunas nociones teóricas de interés acerca de la localidad fronteriza estudiada: Boca del Grita, escenario en donde al final se podrá constatar parte de las tramas que se tejen en las fronteras de nuestro

país. El examen de variables históricas, geopolíticas, comerciales y sociales llevan a referenciar la apremiante necesidad de estudiar y conocer los espacios fronterizos más allá de los convencionalismos tradicionales. Al final, como parte de un continuo trabajo en la función de docencia en educación superior, no se puede dejar de resalta el significado de la experiencia teórico-práctica en la formación, capacitación y ejercicio de los futuros docentes de frontera.

2. Algunos trazos acerca de la frontera con Colombia

Al fijar la atención en la pluralidad y riqueza del territorio nacional se evidencia el significado que adquiere la temática fronteriza, especialmente la zona compartida con Colombia, escenario que se muestra como punto clave en cualquier agenda que aspire plantear mecanismos de cooperación e integración. De acuerdo a Forero y Urdaneta (1992, citados por Gutiérrez, 1994) lo fronterizo se define como:

Una compleja unidad estructural donde confluyen múltiples factores ambientales, sociales, culturales, económicos y políticos, cuyas diversas interconexiones conforman el conjunto de condiciones que no pueden ser descartadas cuando se piensa en la configuración de una situación-objetivo: la Integración Fronteriza.

A grandes rasgos, el espacio fronterizo de Venezuela está constituido por dos frentes o fachadas a través de las cuales entra en contacto con sus vecinos más próximos, a saber: (a) La frontera marítima e insular: incluye el perímetro Caribeño y Atlántico; y (b) La frontera terrestre o continental. En este caso, con Colombia se exhibe esta doble condición, es decir, de vecino terrestre y marítimo, sólo que en esta última instancia aun está pendiente por dilucidar la delimitación de áreas marinas y submarinas en el noroeste del Golfo de Venezuela, asunto que ha quedado por resolver incluso después de la firma del “Tratado de Fronteras y Navegación de los ríos comunes entre Venezuela y Colombia” (1941) en el que el presidente, General Eleazar López Contreras suscribió con su homólogo colombiano un aparente último documento sobre delimitación con Colombia en el que se declara, en líneas gruesas, que entre las dos naciones la frontera estaría en todas sus partes definida, por lo que todas las diferencias sobre límites quedarían terminadas, reconociendo con ello como definitivos e irrevocables los trabajos de demarcación hechos hasta entonces según lo estableció el Laudo Arbitral de Madrid en 1891 (González y Donis, 1989).

Respecto a la frontera terrestre, aquella se prolonga a lo largo de una línea limítrofe de aproximadamente 5.161 kilómetros, en jurisdicción de los estados Zulia, Táchira, Apure, Amazonas, Bolívar y Delta Amacuro, entidades que incluyen en total 19 municipios que se pueden considerar como fronterizos; en efecto, se entra en vecindad no solo con Colombia además con Brasil y Guyana (Cuadro 1). Según Álvarez (2000), “el área fronteriza de Venezuela posee un extraordinaria complejidad, producto de la existencia de varios sectores claramente diferenciados, que en algunos casos, si bien pertenecen a una misma frontera, cada uno de ellos conserva su identidad y especificidad”.

Cuadro 9.- Fronteras Continentales o Terrestres de Venezuela.

Posición	Estado	Longitud de la frontera
Por el Oeste	República de Colombia	2.219 kilómetros, desde Castilletes (estado Zulia), hasta la Piedra del Cocuy (estado Amazonas).
Por el Sur	República Federativa de Brasil	2.199 kilómetros, abarcando los estados Amazonas y Bolívar, desde la Piedra del Cocuy (estado Amazonas) hasta el Monte Roraima (estado Bolívar).
Por el Este	República Cooperativa de Guyana (incluye la Zona en Reclamación o Territorio Esequibo 150.500 Km ²).	743 kilómetros, prolongándose desde el Monte Roraima (estado Bolívar), hasta Punta Playa (estado Delta Amacuro).

Particularmente, el eje fronterizo venezolano-colombiano es uno de los más extensos y se distingue por los marcados contrastes que exhiben los sectores que lo componen; esto viene dado por rasgos que van desde lo geográfico, pasando por lo antropológico, social e histórico, hasta lo estrictamente comercial. En opinión de Morales y Fernández (2001), por ejemplo respecto al factor socio-económico esta frontera se distingue por mostrarse como una zona con niveles y expectativas de desarrollo desiguales; esto viene dado ya que mientras la Guajira venezolana y el Arauca colombiano son asumidas como zonas infortunadas, carentes de los más elementales servicios, otras localidades de ambos países desarrollan actividades de gran proyección económica. Tal es el caso de la actividad petrolera, desarrollada en los municipios venezolanos Jesús Enrique Losada, Rosario de Perijá, Machiques de Perijá, Catatumbo y Jesús María Semprún, así como una pujante relación comercial y turística en lo que se ha denominado la metrópoli San Cristóbal – Cúcuta.

Por otra parte, sí se concentra la atención en los rasgos geográficos que exhibe la frontera venezolano-colombiana, Cárdenas et al. (2000) explican que los límites con Colombia...

“... corren por regiones diversas en cuanto a relieve, clima, vegetación, hidrografía y poblamiento y van desde las áridas tierras de la península de la Guajira hasta las áreas selváticas amazónicas frente a la Piedra del Cocuy, pasando por áreas montañosas en los estados Zulia y Táchira y tierras de llanura como las de Apure en nuestro país y Los Llanos de Casanare en Colombia. Del mismo modo, el trazado de los límites es también variado, desde la utilización de líneas rectas, hasta la utilización de cumbres montañosas y los cursos de ríos, a veces divagantes y por lo tanto problemáticos”.

Ahora bien en asuntos más allá de la físico natural, más recientemente no sólo la frontera sino además la relación comercial y diplomática con Colombia ha experimentado episodios de turbidez durante los gobiernos del Coronel Hugo Chávez Frías; para muchos los antagonismos ideológicos además de la alianza y estrategia hemisférica constituyen asuntos divergentes en las agendas de gobierno de Álvaro Uribe y el líder de la revolución Bolivariana, quienes paradójicamente son socios (importan y

exportan de manera predilecta) del coloso del norte. Esto como aderezo que complementa la persistencia en el tiempo de un factor geopolítico que ha delineado una zona de constantes tensiones políticas, a juicio de Morales y Fernández (2001), no sólo por los problemas de delimitación pendientes entre ambas naciones, además por la situación que ha tenido que enfrentar reiteradamente el gobierno colombiano con la actividad subversiva (guerrilla y paramilitares) desde hace más de cuarenta años, lo que sin duda ha dejado hondas huellas y efectos perjudiciales a ambos lados de la frontera compartida.

Simultáneamente, en lo que se ha denominado como eje de contrastes, es posible distinguir la tendencia hacia la cooperación e integración con visos más allá de lo estrictamente comercial. Siendo así, existen “regiones proclives a la integración total, como sucede en el eje Cúcuta-San Antonio-San Cristóbal, y en la Alta Guajira, donde se generan estilos de vida y costumbres que difícilmente pueden atribuírsele a alguno de los dos países trayendo como consecuencia, poblaciones con características únicas y bajos niveles de identificación a uno u otro lado de la frontera” (ídem).

En última instancia no queda duda de la existencia de una realidad o dinámica compleja e interesante, la cual no puede abstraerse a través de una sola mirada; demanda prudencia y mucho tacto al indagar sobre los aspectos que dinamizan el volátil e impredecible sistema fronterizo. A suerte de crisol, la frontera se muestra como el contexto donde se fusionan y comparten imaginarios, constructos y realidades inéditas que parecen, más que erosionar contribuir al fortalecimiento de sentimientos de pertenencia, procedencia y permanencia. Para Hernández (1999), las relaciones fronterizas de Venezuela con Colombia nunca serán totalmente positivas y armónicas, ya que siempre existirán de uno u otro lado de la línea divisoria, elementos perturbadores. Sin embargo, esto no desestima la convicción de buscar una vecindad dirigida hacia la cooperación y progreso en conjunto.

3. Boca del Grito: diferentes miradas a una misma frontera

3.1. Aspectos Geográficos

Situar la comunidad fronteriza de Boca del Grito remite inmediatamente al estado Táchira, en el suroccidente de Venezuela, justo en la franja fronteriza que se comparte

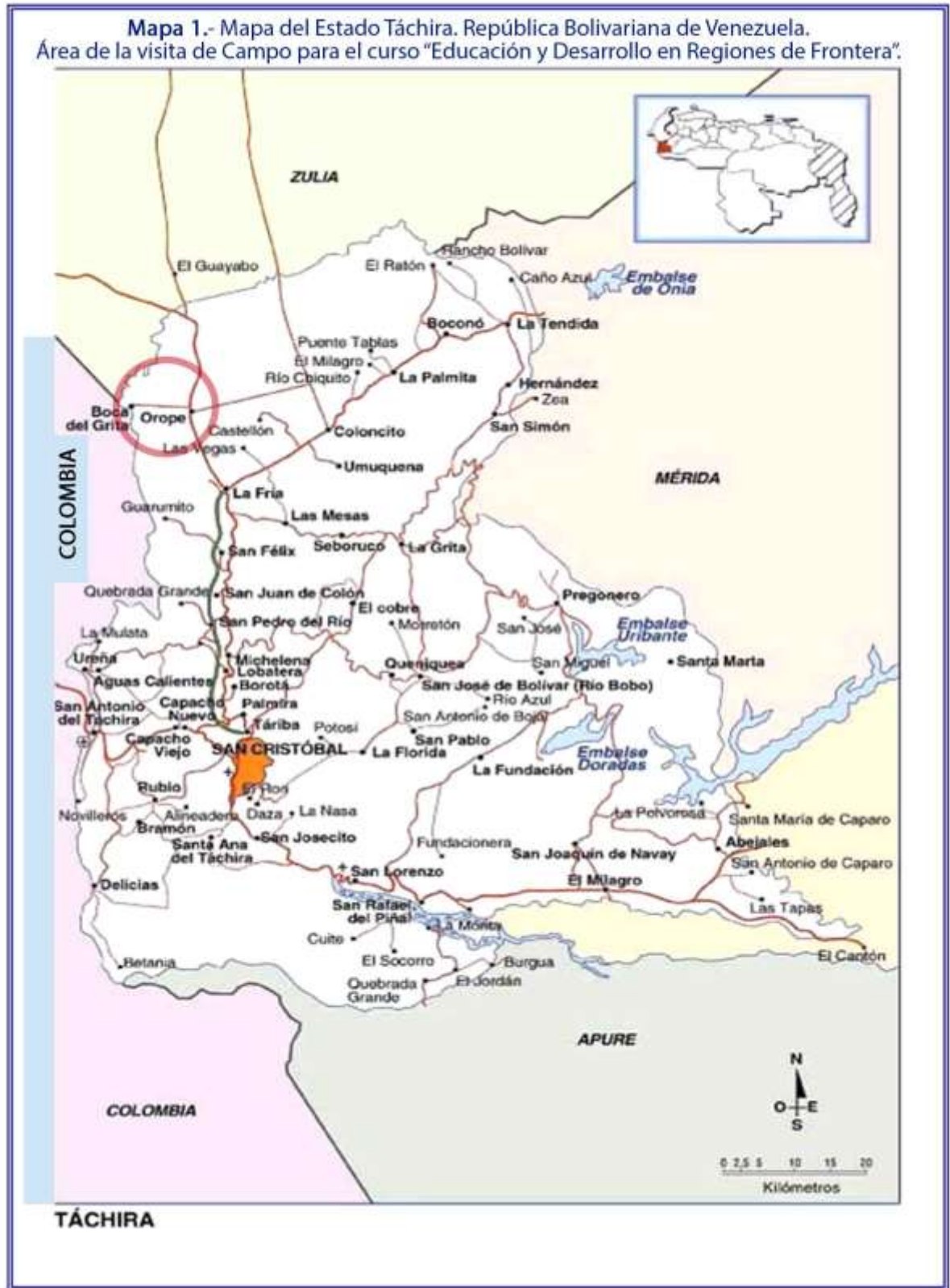
con la República de Colombia por aproximadamente 2.219 kilómetros, desde el hito de Castilletes, en la Península de la Guajira hasta el hito trifinio de la Piedra del Cocuy. En detalle, Boca del Grita se afilia a la circunscripción de García de Hevia, uno de las veintinueve (29) municipios que integran la entidad tachireNSE.

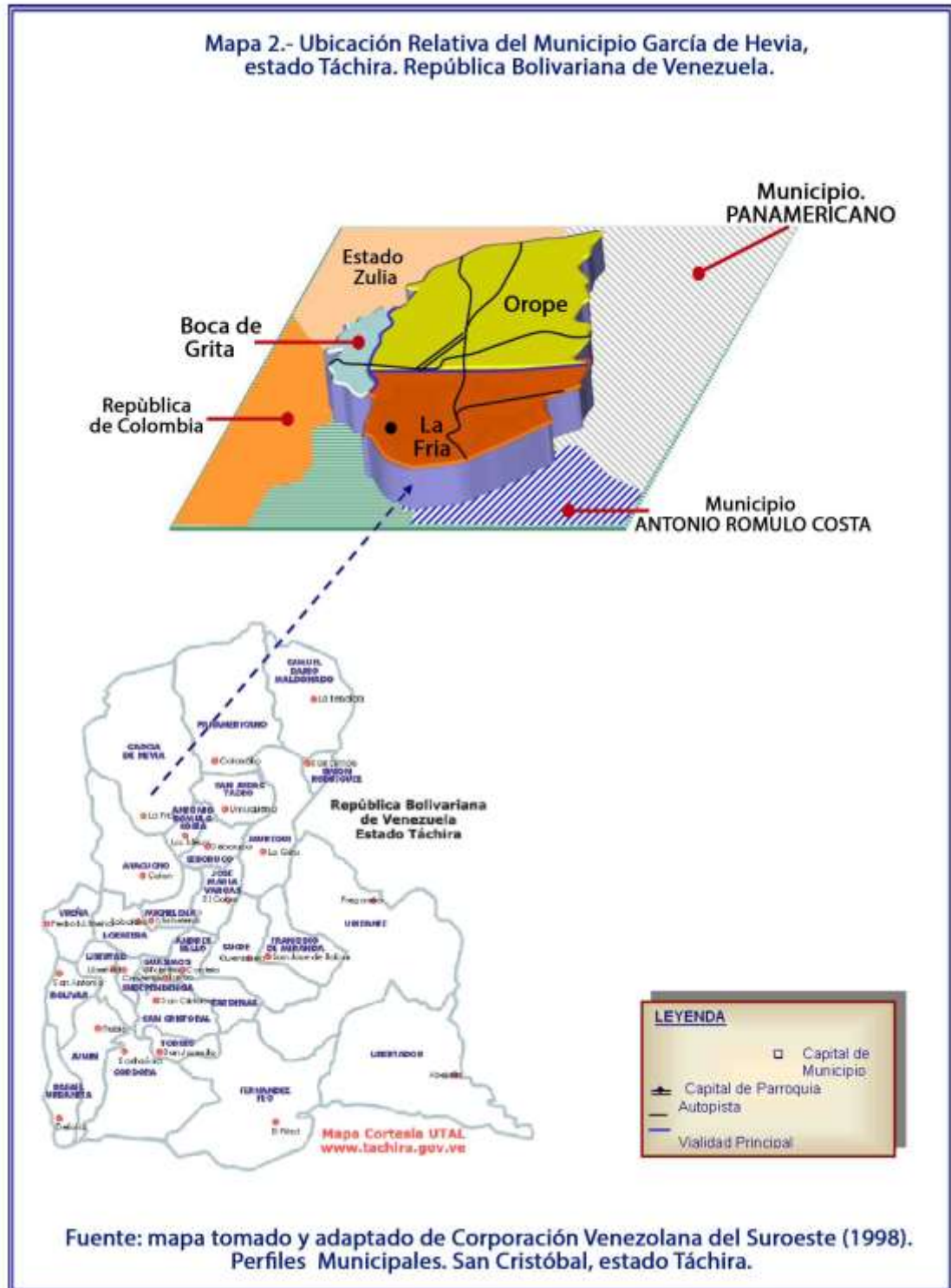
En términos geográficos, el municipio García de Hevia se localiza al norte de la entidad tachireNSE, extendiéndose por una superficie de 884 Km², casi en su mayoría sobre una topografía que exhibe “relieves de transición” o de “piedemonte” (ubicados entre los 200 y 500 m.s.n.m) así como en amplias “planicies aluviales” (áreas de desborde) que oscilan entre los 100 y 200 m.s.n.m., íntimamente asociadas con la red fluvial (ríos) del área. La entidad municipal limita al norte con el municipio Jesús María Semprúm (Capital Casigua El Cubo) del estado Zulia; al sur con los municipios Ayacucho (capital San Juan de Colón) y Antonio Rómulo Acosta (capital Las Mesas) del estado Táchira; al este con los municipios Panamericano (capital Coloncito) y San Judas Tadeo (capital Umuquena) del estado Táchira; y al oeste con el Municipio Puerto Santander, Departamento Norte de Santander de la República de Colombia. En consecuencia, se puede considerar que por encontrarse colindando con este último espacio vecino, García de Hevia se presenta en la geografía tachireNSE y nacional como un municipio fronterizo. (**Mapa 1 – Mapa 2 – Mapa 3**).

La condición climática prevalescente en la región se caracteriza en principio por exhibir temperaturas elevadas, con un promedio anual de 27 °C; existen además registros que muestran valores de 21,6 a 32,4 °C como temperatura mínima y máxima de promedio mensual, respectivamente. No obstante, en la estación meteorológica La Fría se ha llegado a registrar una de las máximas absolutas para el estado Táchira: 37,3 °C, con la ocurrencia en el mes de mayo. Por otra parte, las precipitaciones o “lluvias” es posible encontrarlas repartidas en un “régimen bimodal”, también conocido en la región como “régimen andino – lacustre”, es decir, con dos períodos de sequía y dos períodos bien marcados (picos) de lluvia repartidos a lo largo del año (generalmente en abril y noviembre), concentrando un promedio que puede llegar a variar entre los 2.300 a 2800 mm al año. En síntesis, dichos datos han permitido tipificar el clima del municipio como un Af (w’’) lo que se traduce como un clima Tropical Lluvioso de Selva, de acuerdo a la clasificación propuesta por Köppen (M.A.R.N.R., 1986).

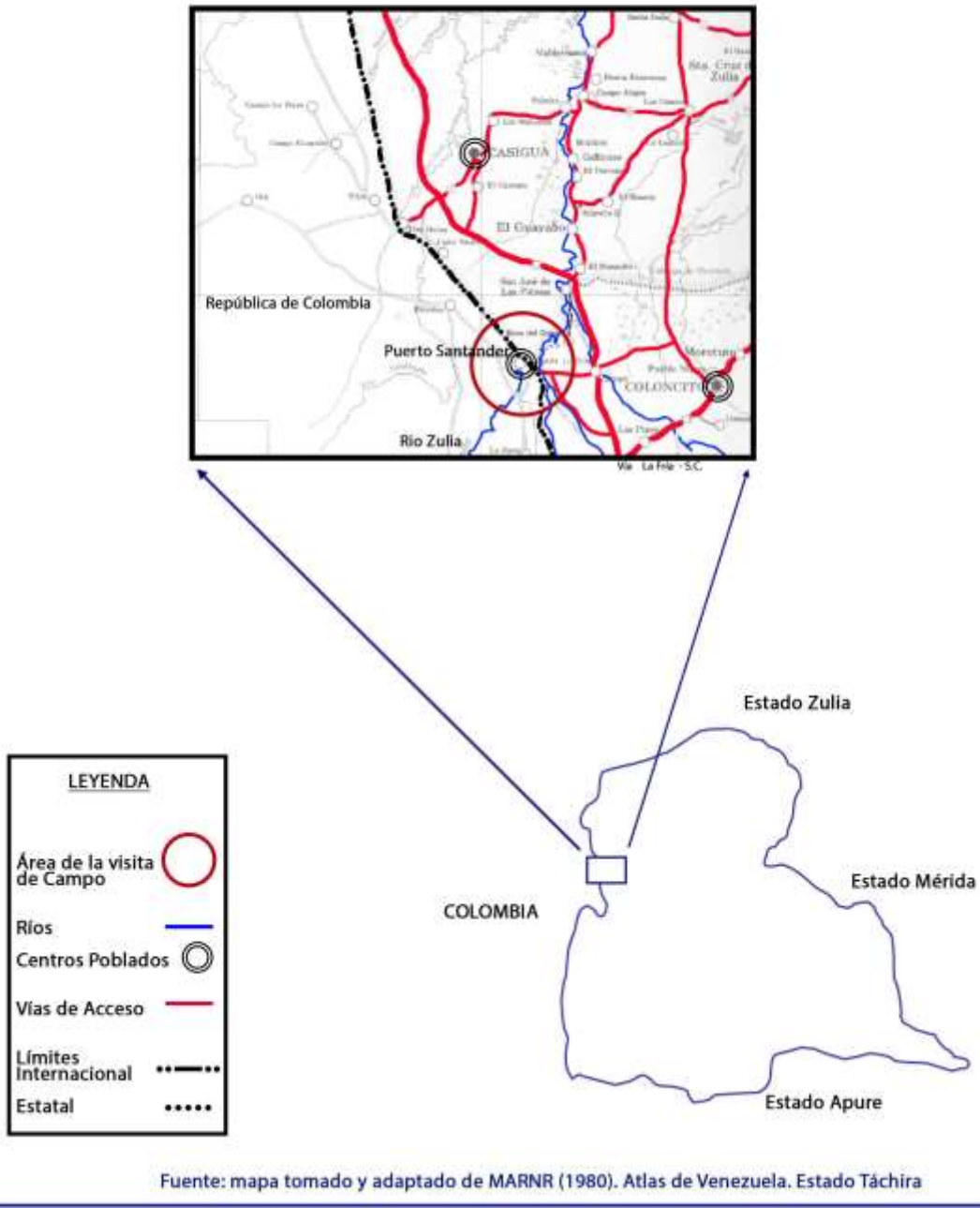
El relieve plano junto al singular régimen de pluviométrico (lluvias) influencia la particular red fluvial que atraviesa la superficie del municipio, distinguiéndose por ríos con un caudal considerable, el cual llega a posibilitar su navegación y explotación a través de la pesca artesanal. Todos los cursos de agua drenan o escurren hacia el Lago de Maracaibo, a través de lo que representa una de las llamadas Cuencas Internacionales que Venezuela comparte con sus países vecinos: en este caso la Cuenca del Río Catatumbo. Entre los ríos más importantes en el municipio García de Hevia cabe mencionar los siguientes: *Zulia, Grita, Orope, Guarumito, Carira, El Jabillo, Caño El Burro*, entre otros.

En conjunto y como parte de un complejo sistema natural, las condiciones antes descritas han permitido el desarrollo de una vegetación dominante conocida como el “Bosque húmedo Tropical”, sin embargo, los rasgos topográficos y climáticos han favorecido el aprovechamiento y desarrollo de grandes extensiones de territorio con fines de explotación agropecuaria, lo cual ha derivado en la presencia de amplios herbazales que han reemplazado a la vegetación primaria (autóctona).





Mapa 3.- Mapa del Estado Táchira, República Bolivariana de Venezuela.
Vista detallada del recorrido para el Trabajo de Campo. Curso "Educación y Desarrollo en Regiones de Frontera".



Por otra parte, dejando la condición físico natural, es importante reseñar aspectos de la dinámica poblacional tanto del municipio García de Hevia como de la localidad de estudio: Boca del Grita. Con respecto a la ocupación de espacio cabe señalar que el municipio ha sido organizado en función a una ciudad capital: **La Fría**, junto con dos (2) Parroquias: **Boca del Grita** (capital *Boca de Grita*) y **José Antonio Páez** (capital *Orope*). La ciudad capital fue fundada en el año de 1853 (M.A.R.N.R., 1986), como punto de contacto entre la línea de ferrocarril que inicialmente se instaló en la región y los centros comerciales del estado Táchira, Zulia e incluso de la vecina Colombia. Según la herencia oral, “La Fría” recibió su particular toponimia (nombre) debido a una epidemia de fiebre desatada en esa localidad durante el Siglo XIX.

Entre las localidades más sobresalientes y ubicadas en jurisdicción del municipio García de Hevia se pueden mencionar las siguientes: *Las Pavas, Puente Grita, Las Pipas, Caño Hondo, Las Vegas, Caño Grande, Tres Islas, Arrecostón, Caño Macho, Kilómetro 79 y San José de Las Palmas*, entre otras. Con una representativa proporción, es posible encontrar que los centros poblados antes descritos exhiben las características propias de núcleos rurales dispersos, para algunos periurbanos, con escasos y/o limitados servicios básicos disponibles, comunidades dedicadas a la actividad agrícola como medio de producción y sustento para las familias allí asentadas.

No obstante, existen localidades como Boca del Grita que debido a su proximidad al límite internacional y muy particularmente a la localidad de Puerto Santander (en la vecina República de Colombia) han logrado adquirir y desarrollar un incipiente pero promisorio potencial orientado hacia el intercambio comercial, ya que como paso fronterizo exhibe tales bondades; en este particular, Boca del Grita representa para Colombia una alternativa (paso fronterizo) para colocar productos de exportación – importación a través de los puertos de La Ceiba y de Maracaibo (estado Zulia) lo que, entre otras situaciones, llevó a la creación de una Aduana Subalterna (SENIAT) en la localidad. Más en detalle, para efectos de precisar la población que ocupa dichos espacios geográficos, así como su evolución en el tiempo, se presentan datos acerca del número de habitantes en el área que corresponde al municipio García de Hevia (Cuadro 2 y 3; Gráfico 1 y 2).

Cuadro 2 .- Municipio García de Hevia. Habitantes del Municipio y Parroquias. Período 1990 – 2001.

<i>Municipio</i>	1981	1990	1999	2000	2001
MUNICIPIO GARCIA DE HEVIA	25.558*	31.441*	36.520**	36.755**	41.863*
Municipio Capital García de Hevia	-----	26.986**	29.342**	29.539**	29.957**
Parroquia Boca del Grita	-----	1.487**	1.776**	1.807**	1.853**
Parroquia José Antonio Páez	-----	5.306**	5.402**	5.409**	5.449**

Fuente: * Atlas del Desarrollo Humano en Venezuela. SEN – INE (2004).

** Perfiles Municipales y Oportunidades de Inversión e la Región Suroeste. Corporación Venezolana del Suroeste (1998).

Cuadro 3.- Municipio García de Hevia. Total de Población Urbana y Rural del Municipio y Parroquias.

<i>Municipio</i>	Población total 2001	Población Urbana	Porcentaje %	Población Rural	Porcentaje %
MUNICIPIO GARCIA DE HEVIA	37.259	26.640	71	10.619	29
Municipio Capital García de Hevia	29.957	21.419		8.538	
Parroquia Boca de Grita	1.853	1.325		528	

Parroquia	José			
Antonio Páez		5.449	3.896	1.553

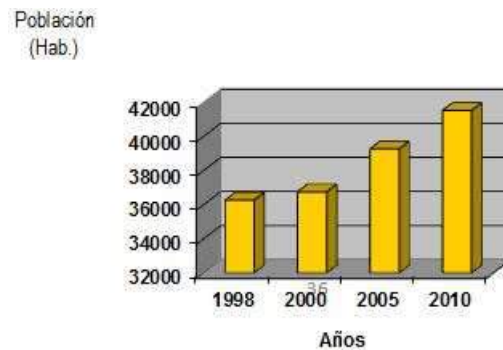
Fuente: Perfiles Municipales y Oportunidades de Inversión en la Región Suroeste. Corporación Venezolana del Suroeste (1998).

Gráfico 1.- Porcentaje de Población Urbana y Rural el Municipio García de Hevia – estado Táchira.



Fuente: datos tomados de “Proyección de la Población por Municipios y Parroquias del estado Táchira. Oficina Central de Estadística e Informática (OCEI). 2001”

Gráfico 2.- Proyecciones de Población, Municipio García de Hevia Período 1998 - 2010



Fuente: OCEI. Estimaciones y Proyecciones de Población. Septiembre 1994.

3.2. Aspectos del sector productivo en el municipio García de Hevia.

En lo que se refiere a la productividad en el municipio García de Hevia, vale reseñar que sus principales actividades económicas están asociadas al Sector Agropecuario (Ganadería: Leche y Carne) asentado y distribuido en las áreas rurales adyacentes a la localidad capital, La Fría, así como en las márgenes de la carretera Panamericana; simultáneamente, existe un discreto desarrollo industrial en torno a la ciudad, específicamente en el Sector Metalmecánico y Metalúrgico además de otras microempresas que han sido incluidas en una especie de zona industrial ya existente y aparentemente reactivada (junto a un aeropuerto) como propuesta para el desarrollo en la región por parte del actual gobierno revolucionario y bolivariano de Venezuela.

La ubicación estratégica de la ciudad de La Fría en las márgenes de la Carretera Panamericana (a una distancia de aproximadamente 74 kms. de la ciudad capital de estado Táchira: San Cristóbal), posibilita el acceso e intercambio con la zona suroccidental del estado Táchira, con el área de la llamada zona Sur del Lago y además como área de influencia entre el paso fronterizo de Boca del Grita y Puerto Santander - Cúcuta, estas 2 últimas localidades de la vecina Colombia. Ello representa una gran ventaja ya que se ha venido favoreciendo la salida de los productos hacia los mercados del centro del país y el resto del Estado Táchira (C.V.S., 1998).

En este caso, el mejor ejemplo es posible encontrarlo con el transporte de Carbón mineral procedente de Colombia, a través del paso fronterizo en Boca del Grita, con destino hacia los puertos existentes en la zona Sur del Lago desde donde finalmente se lleva a EE.UU. o Europa; el control de esta actividad viene siendo cumplida por la Aduana Subalterna que el SENIAT ha dispuesto en la zona, en donde se registra la operación aduanera como de tránsito, mas no de importación desde Colombia. Esto ocurre a través de una flota de camiones de mediana capacidad (tipo 350), en vista de la estrecha vía de comunicación que enlaza a Boca del Grita con la localidad de Orope, en donde la carga se dispone en vehículos de carga pesada (tipo gandola) con rumbo a los puertos existentes en el Zulia. Esta actividad de transporte, para la cual se han organizado asociaciones tipo Cooperativas, se constituye en la actividad más

representativa relacionada con la función de puerto terrestre o paso fronterizo del Boca del Grita – Orope.

Por otra parte, no se puede subestimar la posibilidad de localizar en el área adyacente a Boca del Grita y demás jurisdicción del municipio García de Hevia, el aprovechamiento de la tierra para el cultivo (sobre todo de subsistencia), de allí que se obtienen rubros como los que se presentan en el Cuadro 4.

Cuadro 3.- Municipio García de Hevia, Sector Agrícola Vegetal: Año 1997

RUBRO	SUPERFICIE COSECHADA (HA)	PRODUCCIÓN (HA)	VALOR DE LA PRODUCCIÓN (MILES DE BS.)
Aguacate	7	28	4.914
Cambur	4	20,10	1.306,5
Guayaba	3	6	1.166,4
Lechosa	26	409	49.080
Naranja	24	19,2	864
Parchita	7,5	11,5	1.725
Total	71,5	493,8	59.055

3.3. Aspectos históricos: Boca de Grita. Génesis de la localidad.

Particularmente, respecto al origen de la localidad de Boca de Grita, existen diversas opiniones, incluso divergentes entre ellas; por un lado se afirma que fue erigida en 1850 (M.A.R.N.R., 1986), mientras que de acuerdo a los mismos moradores del lugar, realmente es a inicios del siglo XX, “aproximadamente en el año 1906, cuando comienza la formación de la estructura de un insignificante asentamiento campesino” ubicado muy cerca de la desembocadura del río Grita en el río Zulia (Hernández, 1988). De lo que no hay duda es de la condición que va a adquirir: centro poblado fronterizo, en este caso con la vecina República de Colombia.

Por coincidencia es oportuno reseñar que para esa época apenas se estaba saliendo de la traumática sentencia del Laudo Arbitral de Madrid (1891) y se estaría casi transitando en las proximidades de lo que sería la ratificación de dicho fallo por parte de la conocida Comisión Helvética o Suiza (1922) respecto a la disputa sostenida entre Venezuela y Colombia para delimitar el territorio nacional en la frontera entre ambas naciones. En consecuencia, para el momento de la fundación del poblado de Boca del Grita es muy probable que apenas se tuviera la sensación (por parte de los pobladores) de que se estaba en territorio venezolano ya que al final la aspiración colombiana en la región logró cristalizar su propósito a través de los 2 laudos arbitrales antes reseñados.

Aquellos fundadores que con sus manos fueron abriendo caminos y levantando pequeños ranchos, para poder subsistir ante los peligros que rodeaban aquel lugar, nunca llegaron a imaginar, que su sudor vertido en este suelo; sería la semilla, que en años sucesivos germinaría, para comenzar a formara ese árbol genealógico de una historia nueva y diferente que se fortalecería con las duras pruebas que soportaría en el rodar de los años” (Hernández, 1988, p.10, sic).

Acerca de o peculiar de la denominación: Boca del Grita, está asociada con la condición natural que exhibe ya que se ubica en las proximidades de la desembocadura del río Grita en el río Zulia, es decir, adyacente justo al lugar donde un río se vierte en el otro a través de un amplio canal o “boca” (George, 1991). La localidad se extiende en una planicie aluvial y de desborde, a una altitud que no sobrepasa los 250 m.s.n.m., por más de 100 Km². El río Grita encuentra sus orígenes en la montaña andina, justo en las adyacencias del Parque Nacional Páramo del Batallón y Páramo de la Negra, específicamente en jurisdicción del actual municipio Jáuregui del estado Táchira.

En el ocaso de la dictadura gomecista y como parte de un proyecto iniciado desde el año 1895, la llegada del Gran Ferrocarril del Táchira, específicamente la instalación de una estación ferroviaria, iría a propiciar un interesante viraje en la dinámica y evidentemente en la propia razón de existir de la primogénita aldea Boca del Grita. La mirada del Estado venezolano, junto con la llegada de extranjeros (su capital, ingenio y visión), transformarían la paupérrima localidad; en consecuencia, para el año 1924 se inician los trabajos de empalme o interconexión entre el Gran Ferrocarril del Táchira y el Ferrocarril de Cúcuta (también conocido como Ferrocarril Andino).

La actividad que se venía propiciando desde principios del siglo XX (entre los años 1910 y 1925) en el curso del río Zulia, Grita, entre otros, determinaría el futuro de los ya radicados bocagritenses; gracias al bondadoso caudal, los ríos favorecían la práctica comercial vinculada al transporte fluvial; con ayuda de “chalanas”, “bongos” o “canoas”, todas embarcaciones de diseño artesanal, se transportaban mercancías entre los pueblos adyacentes a la frontera: Encontrados (Zulia), La Fría (Táchira) en Venezuela y Puerto Villamizar, Cúcuta (Departamento Norte de Santander) en Colombia. Se venía consolidando así una ruta comercial para productos agrícolas, bienes y consumos de utilidad para la región; la actividad era tal que incluso existió una compañía responsable de dragar los ríos Grita y Zulia (despalar o palear en el argot coloquial) para garantizar la navegación de una flota de naves que llegaban a medir hasta 22 metros de eslora y de 5 a 7 metros de calado - ancho - (Hernández, 1988, p.14).

Fue evidente la necesidad de mejorar y aprovechar las posibilidades de dicho transepto comercial, esta vez a partir de la incorporación de Boca del Grita a la red ferroviaria ya existente: el Gran Ferrocarril del Táchira (1895); siendo así, en 1926 se formaliza la creación de la “Estación Ferroviaria de Boca del Grita”, conectando el tramo Orope – Boca del Grita, en un recorrido de aproximadamente 12 Kms, con la red principal que llegaba hasta Encontrados (Zulia) y/o La Fría, Estación Táchira - hoy San Félix – (municipio Colón del estado Táchira). Lo interesante de la novísima opción de transporte era la posibilidad de ir más allá del territorio nacional hacia Colombia, a través del Puente Ferroviario “Unión” concluido y puesto en escena el mismo año de 1926. Se tendría acceso a Puerto Villamizar y a la ciudad de Cúcuta gracias al empalme del ferrocarril venezolano con su similar colombiano.

El Gran Ferrocarril del Táchira, absorbe de inmediato las transacciones comerciales que se realizaban por vía fluvial entre el Norte de Santander y el Estado Zulia, lo que trajo como consecuencia la entrada de buenos ingresos a la compañía y un considerable aumento en las relaciones de cordialidad comercial, en beneficio de los dos países hermanos (Hernández, 1988, p.10, sic).

Desde el interior del estado Zulia y Táchira así como del Departamento Norte de Santander comienzan a arribar los nuevos moradores de Boca del Grita; sin duda al sustituirse la “trocha” por la vía ferroviaria se facilitó la concentración embrionaria de población en torno a la Estación del ferrocarril y además se posibilitó la dispersión de la población en tierras aptas para desarrollar actividades agrícolas. Resulta interesante el hecho de que se reportan registros que dejaron constancia de la llegada de ciudadanos extranjeros: holandeses y norteamericanos (ídem).

En consecuencia, aparecen las demandas por servicios públicos e infraestructura para dar soporte a los nuevos habitantes; con la Estación del Ferrocarril en la localidad se instala igual el correo convencional y el telégrafo (1926), apenas las primeras escuelas se crean después de 1939; el dispensario se abre en 1958; le seguirán los acueductos (1967), iglesia católica (1968), teléfono (1986), instalaciones deportivas, entre otros.

Ya enmarcados desde una perspectiva político-administrativa más reciente, se encuentra que la localidad de Boca del Grita estuvo afiliada al Distrito Jáuregui hasta 1972; solo después pasó a conformar el Distrito García de Hevia desde esa fecha. No obstante, hoy día la denominación de distrito ha sido sustituida por la de municipio, siendo organizado en función a una ciudad capital: *La Fría*, junto con dos (2) Parroquias: *Boca del Grita* (capital *Boca de Grita*) y *José Antonio Páez* (capital *Orope*) (M.A.R.N.R., 1986).

Al final, no debe quedar duda que el acontecimiento suscitado con la llegada de la estación del ferrocarril marcará el devenir de la otrora aldea ahora parroquia; permite comprender en parte su trascendencia en el tiempo e inclusive su existencia o mejor dicho “supervivencia” como paso fronterizo de vital interés para venezolanos y colombianos. En poco más de 2.000 kms de frontera, Venezuela y Colombia sostienen una inevitable y lucrativa relación comercial que según datos oficiales para el año 2008, rebasó los 7.000 millones de dólares (\$); de los diferentes pasos fronterizos formales, existen al menos cuatro que se logran sorteando puentes internacionales para finalmente contribuir con dicha providencia económica; precisamente, uno de esos viaductos es el conocido hoy día como Puente Internacional “Unión”, construido originalmente como ya se explicó, para conectar el ferrocarril “internacional” que llegaría a funcionar hasta mediados del siglo XX, al menos en Venezuela. Fue solo hasta el año de 1989, durante una nueva etapa de la relación con Colombia, a juicio de los expertos durante la “desgolfización de la agenda”, cuando el puente se acondicionó para dar tránsito a vehículos pequeños tanto de pasajeros como de carga.

Siendo así, la localidad de Boca del Grita con cerca de 2000 habitantes (proyección al 2009) representa uno de los centros poblados más extremo y a la vez dinámico que posee el municipio García de Hevia y por ende el Táchira en toda la franja fronteriza que comparte con la vecina República de Colombia. Se constituye como la capital de la parroquia que lleva su mismo nombre, éste último asociado con la condición natural de ubicarse en las proximidades de la desembocadura del río Grita en el río Zulia, a través de un amplio canal o “boca”. Como el típico “pueblo de frontera”, representa un paso fronterizo con relativa actividad comercial, es decir, una frontera viva en lo que aspectos económicos se refiere. Sin duda una muestra de ello es la existencia

de una Aduana Subalterna que al igual que la Aduana de San Antonio del Táchira (municipio Bolívar) regula y controla la entrada y salida de bienes e insumos del territorio venezolano.

Hoy por hoy la supervivencia de la comunidad viene dada por la actividad comercial, legalmente permitida, la cual involucra el paso de mercancías o productos que van desde carbón mineral, pasando por alimentos hasta vestido y calzado. Se hace énfasis en lo legalmente permitido ya que como un comercio colateral y enmarcado en la ilegalidad, es decir como contrabando (para algunos simple fuga de mercancía) no se puede obviar que existe la posibilidad de reconocer el paso de gasolina desde territorio venezolano al colombiano; esto último obedece al costo elevado que tiene el combustible en Colombia (casi diez veces por encima del valor que tiene en Venezuela), representando una actividad significativamente lucrativa para muchos de los habitantes en el área limítrofe. No obstante, es meritorio reseñar la existencia de otros sectores de la población dedicados a la actividad agrícola (cultivo de subsistencia en su mayoría) y agropecuaria (ganado para la extracción de leche y carne), además de una elemental red de servicios (transporte, comercio, educación, etcétera) fuertemente emparentada no solo con la capital de municipio, La Fría, además con la localidad vecina de Puerto Santander (Colombia).

4. Significado del Gran Ferrocarril del Táchira en la génesis y supervivencia de Boca del Grita.

A finales del Siglo XIX, en Venezuela la estrategia del gobierno del General Antonio Guzmán Blanco se vio altamente favorecida por una sólida inversión de capital extranjero y nacional; de manera particular la inversión encontraría su punto máximo en la aplicación de una política ferroviaria que caracterizó a nuestro país en las postrimerías de la centuria. Fue así, grosso modo, como en apenas 10 años, intervalo comprendido entre 1883 y 1893, se logra la construcción de 1.000 kilómetros de vías para ferrocarriles. Sobresalen entre los inversionistas foráneos los capitales ingleses, alemanes, y franceses con los que se llegó a cubrir las líneas de La Guaira-Caracas; Puerto Cabello a Valencia; el ferrocarril Bolívar; el ferrocarril Central de Venezuela, el Gran Ferrocarril de Venezuela y el ferrocarril de Carenero (Diccionario de la Fundación Polar).

En cambio, el resto de las vías férreas fue respaldado por capital nacional; importante es reconocer que a pesar de la existencia de ferrocarriles, las vías de comunicación terrestre en Venezuela se completaban con el tráfico lacustre y fluvial; por tanto, el lago de Maracaibo, el río Orinoco, el Apure, entre otros ríos constituían vías fundamentales para el comercio interno que debido a la carencia de una red vial (carreteras) adecuada, permitían dar salida a los productos de las diferentes regiones del interior del país (ídem).

Entre otros, en 1892, se celebró el contrato para el establecimiento de la vía férreas comerciales de Encontrados (Zulia) – La Fría (Táchira); Guzmán Blanco, en su aspiración de lograr atraer capitales tanto nacionales como extranjeros, auspició condiciones atractivas para respaldar los proyectos ferrocarrileros, a saber: a.- concesión por 99 años; b.- libre importación de la maquinaria y equipos (para la construcción y/o la operación de las líneas); c.- concesiones de terrenos y derechos mineros en las áreas adyacentes a la ruta; d.- prohibición de construir una línea competidora dentro de un área. Además, la mayor parte de los contratos celebrados incluían una cláusula bajo la cual el Gobierno venezolano (gracias al Decreto-ley del 1 de octubre de 1883) garantizaba el 7% de interés anual sobre todo capital invertido en ferrocarriles. En efecto esta medida aseguraba a cualquier empresa ferrocarrilera el reembolso de su inversión original en un lapso de 14 años, por más ineficiente que fuera su operación (Diccionario de la Fundación Polar).

En detalle, el Gran Ferrocarril del Táchira incluía un recorrido inicial de Encontrados (Zulia) hasta La Fría (estaciones principales) así como otras estaciones complementarias: Estación Táchira, Orope y Boca del Grita; además existían estaciones de carga subalterna. La tarea se cumplía utilizando 15 maquinas, 200 vagones de carga, 40 jaulas para transporte de ganado, plataformas, 12 vagones o coches para pasajeros (1ra y 2da clase) con capacidad para 70 personas cada uno. El personal requerido involucraba: jefes de estación, maquinistas, conductores de pasajeros (cobradores), cuadrillas de trabajadores ferroviarios, entre otros (Hernández, 1988).

En el transepto que involucraba la Estación Boca del Grita, el recorrido entre la misma y Orope ofrecía servicio de transporte de pasajeros y carga, viaje que tenía una duración aproximada de 10 a 15 minutos, en cerca de 12 kms de distancia. Del mismo

modo, se tenía la posibilidad de cumplir con la conexión a la Estación o Puerto de Santander (Colombia) desde donde igualmente se extendían los servicios de transporte ofrecidos desde Venezuela, inclusive hasta los Puertos de San Buena (hoy Puerto Villamizar) y Cúcuta. Las operaciones propias del transporte de mercancías de un país a otro motivaron la instalación de dependencias oficiales (venezolanas) para cumplir tareas de control y tráfico aduanero; en 1935 se abre la oficina de Resguardo Aduanero del Zulia (que en las postrimerías se transformará en la Aduana Subalterna de Boca del Grita - SENIAT) así como un puesto militar que daría paso a una plaza de la naciente Guardia Nacional (ídem).

El Gran Ferrocarril del Táchira, en particular la Estación Boca del Grita, siguió funcionando hasta mediados el año 1964, momento en que expiraron sus actividades regulares. Igual destino tuvieron otros sistemas en el resto de la geografía nacional como el caso del Gran Ferrocarril de Venezuela. Interesante resulta señalar que las vías férreas dieron paso a las carreteras, de allí que por ejemplo, la carretera Orope – Boca del Grita aun conserva vestigios de su pasado: sectores con un solo canal para los vehículos; puentes de hierro igualmente con solo con un canal; edificios de las estaciones de carga (Caño Grande) y principales; obviamente, está restringido el tránsito de vehículos de carga tipo gándolas, chutos o camiones, en su lugar se recurre a unidades más pequeñas, vehículos tipo 350.

5. Puerto Santander: enlace con Colombia.

Justo al otro lado del límite internacional, signado en este sector por el curso del río Grita, adyacente a la comunidad venezolana de Boca del Grita es posible encontrar la localidad colombiana de Puerto Santander. Allí se encuentra la capital de municipio (del mismo nombre) aglutinando cerca de 16.166 habitantes, en jurisdicción del muy conocido Departamento Norte de Santander en la provincia oriental de la República de Colombia (**Figura 1**). Ubicado en las márgenes de los ríos Grita y Zulia, a una altitud de 100 metros sobre el nivel del mar, Puerto, como también se la conoce, exhibe un clima marcado por elevadas temperaturas y lluvias concentradas en ciertas épocas del año, estas últimas responsable del desborde de los ríos que generalmente provocan procesos de derrumbe generando pérdidas de infraestructura (viviendas, vías de comunicación)

además de daños en los cultivos y cría de ganado no solo en Colombia sino además en su contraparte venezolana.

En efecto, la actividad económica gira en torno a la producción agrícola en renglones como frutales y verduras así como la producción pecuaria como los bovinos, porcinos y aves de corral; no obstante, es la actividad comercial la que tiene mayor énfasis debido a la proximidad que existe con la vecina localidad de Boca del Grita a la cual se accede por el Puente Internacional Unión.



Figura 1.- Panorámica de las localidades fronterizas de Boca de Grita (Venezuela) y Puerto Santander (Colombia). Fuente: www.googleearth.com

Remontándonos a los orígenes de la comunidad, Puerto Santander fue en un comienzo una hacienda, llamada “Las Virtudes” que pertenecía al corregimiento Puerto Villamizar; por la necesidad de empalmar el Ferrocarril de Cúcuta con el Gran Ferrocarril del Táchira (en la vecina Venezuela), se creó un “puerto”, también conocido

como estación, en esta hacienda y así se fundó Puerto Santander, el 4 de julio de 1926. Su nombre fue impuesto por la compañía férrea, aunque también se cree (en opinión de los mismos habitantes del lugar) que fue dado por el paso del prócer de la independencia latinoamericana, el General Francisco de Paula Santander, por dicha localidad.

En el año 1947, Puerto Santander fue erigido como corregimiento separándose de Puerto Villamizar. La oficina administrativa del nuevo corregimiento empezaría a funcionar en la antigua estación del ferrocarril desarrollándose a su alrededor algunas viviendas. Finalmente, la Ordenanza 80 del 20 de diciembre de 1993, confiere la categoría de Municipio a Puerto Santander por lo que en efecto empezó a funcionar como tal a partir del 1º de abril de 1994. Otras comunidades situadas en el mismo municipio colombiano y/o en adyacencias de Puerto Santander son: Agua Clara, Puerto Lleras, La China y mucho más al sur se encuentra la localidad de Cúcuta.

6. Amenaza latente en la frontera

Una revisión de la función e importancia de Boca del Grita en la frontera venezolana – colombiana estaría incompleta si se obvian asuntos relacionados con las principales debilidades o amenazas presentes en el contexto. Inicialmente se debe reseñar el riesgo que puede representar el río Grita y río Zulia, ambos responsables de cuantiosos daños en infraestructura, servicios y producción agrícola en la región, debido a las inundaciones que generalmente vienen con las lluvias estacionales. Sin embargo, más allá de esto y con un ciclo de ocurrencia más permanente que estacional, es posible encontrar la amenaza relacionada con la acción subversiva exportada desde Colombia a suelo nacional venezolano.

No es un secreto para nadie, pues incluso aunque no se acepte pública y abiertamente (por parte del sector oficial en Venezuela), en áreas precisas de la frontera venezolana – colombiana operan a sus anchas grupos armados al margen de la ley, bien sea bajo la modalidad de guerrilla, paramilitares o narcotraficantes (con orígenes, doctrinas y procedimientos distintivos), todos con algo en común: la violencia. Según Morales y Fernández (2001) no obstante ser éste un problema interno de Colombia, el mismo ha desbordado sus propias fronteras, y en el caso específico de Venezuela, estos grupos operan en la zona limítrofe adyacente al país, creando nuevas fuentes de tensión

y conflicto por las continuas violaciones a la soberanía que perturban la estabilidad y la paz social en territorio nacional.

Quintero (2003) comenta que pese a que las autoridades venezolanas insisten en que no hay presencia de guerrilla colombiana en su territorio (excepto simples campamentos móviles cuando pasan la frontera), a partir de un informe del Ejército conocido por el diario EL TIEMPO, entre otros datos se destaca que las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) tienen en territorio nacional venezolano una escuela de adiestramiento permanente para más de 400 hombres, mientras que el Ejército de Liberación Nacional (ELN) tienen un campamento que funciona como área base. Además, se encuentran en franco ascenso las actividades irregulares de las Autodefensas Unidas de Colombia (AUC) diferenciados también como los paramilitares o paracos.

En la región que venimos analizando destaca el hecho de que tanto las FARC como el ELN hacen presencia activa en comunidades como Casigua El Cubo, La Fría y Orope todas adyacentes a Boca del Grito. Básicamente los llamados frentes que operan tanto en Colombia como en Venezuela se financian con el cuidado y comercialización de cultivos de coca y marihuana así como de las extorsiones y secuestros de empresarios y ganaderos de ambos países.

Destaca en la reseña periodística de Quintero (2003) la mención que recibe la localidad de Orope - Boca del Grito, en la que el ELN “tiene una comisión permanente que se encarga de conseguir las armas, municiones y material logístico por toda la frontera”. Particularmente, en Boca del Grito y sus áreas adyacentes, los grupos subversivos presumiblemente operan de la siguiente manera: (a.) El Ejército de Liberación Nacional (UC-ELN) hace presencia en la región a través del frente “JUAN PORRAS”; (b) Las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia funcionan en este sector de la frontera con el Frente Operativo 33, también llamado Mariscal Antonio José de Sucre; (c) El Ejército Popular de Liberación - Línea Disidente con el accionar del Frente Libardo Moro Toro (ídem); (d) Las Autodefensas Unidas de Colombia hacen lo suyo a través del Bloque Catatumbo.

7. Conclusiones

El hecho de analizar la realidad propia de un sector en la frontera demanda el uso y aprovechamiento de bases teóricas y metodológicas que permitan cumplir con una interpretación objetiva de la estructura, funcionamiento y dinámica de estos espacios de la geografía nacional. Justo a partir de enfoques manejados durante el ejercicio de las funciones docentes y de investigación se destaca la utilidad de planteamientos propios de la investigación-acción, la etnografía y la geohistoria. Sin duda esto ha de ser muy valioso durante la interpretación del proceso histórico de ocupación y organización del espacio geográfico en un sector seleccionado dentro de la frontera venezolano – colombiana.

Los aspectos comunes que han entrelazado históricamente a Venezuela y Colombia dejan constancia de que los asuntos divergentes pueden ser fácilmente superados; no obstante, el posible desarrollo fronterizo entre ambas naciones pasa por la necesidad de estructurar una nueva agenda bilateral que se distinga por considerar no sólo voluntades sino compromisos y acciones concretas entre ambas naciones, trascendiendo más allá de la concepción convencional en la que yace la llamada integración.

En líneas generales se puede destacar que la localidad fronteriza de Boca del Grita se muestra como un área con vocación y tradición agrícola y pecuaria; presenta escasa población (muy dispersa) que termina por concentrarse en torno a las actividades productivas e infraestructura heredada del ya extinto Gran Ferrocarril del Táchira. Sin embargo, este legado sigue permitiendo una fuerte interconexión con la comunidad colombiana de Puerto Santander (45 minutos de la ciudad de Cúcuta) hecho resaltante ya que se erige como uno de los sectores más notables en lo que es considerado como el eje fronterizo más activo de Venezuela incluso de América Latina.

En este caso el comercio bilateral está determinado por la función de tránsito que existe respecto a los productos colombianos, en especial del Carbón Mineral. Por tanto, no existe una tendencia definida bien sea a la importación o exportación; respecto a la segunda sólo se han registrado esporádicas operaciones de salida de algunos rubros relacionados con alimentos, fertilizantes, entre otros). Caso contrario y paradójico, prevalece un comercio informal que incluye desde mercancías como vestido y alimentos, hasta combustible (gasolina, diesel, gas) y demás derivados del petróleo.

Entre las principales debilidades en la localidad en cuestión sobresalen aquellos problemas comunes al resto de la franja fronteriza venezolano - colombiana, a saber: contrabando, actividad subversiva, secuestro, extorsión, sicariato, vías de comunicación inadecuadas, disponibilidad de agua potable, disposición de desechos sólidos, entre otros. Aunado a lo anterior está el problema asociado con el recurrente desborde de la red fluvial definida por el río Grita – río Zulia.

Es casi un hecho verificable aceptar no solo la presencia, sino además la actividad sigilosamente organizada de grupos armados al margen de la ley; no se trata sólo de la violación a la soberanía expresada por el traspaso ilegal del límite; probablemente se está en frente de lo que puede llamarse la germinación de un poder alterno y paralelo al Estado venezolano. La acción de delinquir no se restringe sólo a la extorsión, secuestro, narcotráfico, contrabando, entre otros, además la presencia política organizada (consejos comunales) en muchas localidades fronterizas además de la posibilidad de participar de las instituciones u órganos del sector oficial terminan por enriquecer aun más el panorama en caseríos, aldeas, localidades o ciudades de frontera.

El legado y significado histórico del Gran Ferrocarril del Táchira podría explotarse más allá de lo hasta ahora previsto. En primera instancia resulta importante la restauración del patrimonio histórico aun disponible (puentes, vías férreas, estaciones, entre otros); esto podría venir acompañado de la conformación de un museo o muestra permanente que refleje la historia local de la comunidad de Boca del Grita. Finalmente, el desarrollo de actividades alternas a las ya existentes podrían encontrar en el turismo (en cualquiera de sus modalidades) y construcción de áreas de servicios una posible opción de desarrollo para la localidad fronteriza en cuestión.

Referencias

- Álvarez, R. (2000). *Frontera, Educación e Integración. Apuntes para su Diagnóstico*. San Cristóbal, Táchira, Venezuela.
- Atlas del Estado Zulia (2004). *Zulia, la gran Región - Municipio Jesús María Semprún*. Consejo Legislativo del Estado Zulia. Documento Disponible en Línea: <http://www.clezulia.gov.ve/atlas>
- Atlas Práctico de Venezuela*. (1998). Colección. Caracas, Venezuela, El Nacional – Cartografía Nacional.

- Cárdenas, A., Carpio, R., Escamilla, F. (2000). *Geografía de Venezuela*. Caracas, Venezuela: Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador y La Fundación Programa de Formación Docente.
- Ceballos, B. (1999). *La formación del Espacio Venezolano. Una propuesta para la investigación y la enseñanza de la Geografía Nacional*. Caracas, Venezuela: Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador (FEDUPEL). 305 págs.
- Corporación Venezolana del Suroeste (1998). *Perfiles Municipales y Oportunidades de Inversión en la Región Suroeste [DC]*. Gerencia de Planificación. División de Estadística e Información Regional, División de Información de la CVS. San Cristóbal, Táchira – Venezuela: Autor.
- Dirección de Desarrollo Agropecuario, Industrial y Comercial – DAINCO. (1995). *I Censo Agrario del Estado Táchira*. San Cristóbal, Táchira – Venezuela: Autor.
- Fuenmayor, W., Strauss, E. y Romero J. (1997). *Geografía Física de Venezuela*. Zulia, Venezuela: Universidad del Zulia, Facultad de Humanidades y Educación, Departamento de Geografía.
- George, P. (1991). *Diccionario de Geografía*. Madrid – España: Akal Ediciones.
- González, H. y Donis, M. (1989). *Historia de las Fronteras de Venezuela*. Caracas: Cuadernos Lagoven.
- Gutiérrez, L. (1994). *Praxis gerencial de la educación en el eje fronterizo del Táchira en el marco del proceso de integración binacional*. Trabajo de grado de maestría no publicado, Universidad Pedagógica Experimental Libertador. Instituto Pedagógico Rural “Gervasio Rubio”, Rubio.
- Hernández, L. (1988). *Historia de Boca del Grita*. Táchira – Venezuela.
- Méndez, E. (2006). *Geografía Actual. Espacio geográfico, territorio y campos de acción*. Mérida, Venezuela: Instituto de Geografía y Conservación de Recursos Naturales - Universidad de Los Andes.
- Ministerio del Ambiente y Recursos Naturales Renovables (1980). *Atlas de Venezuela*. Dirección de Cartografía Nacional: Autor.
- Ministerio del Ambiente y Recursos Naturales Renovables. (1986). *Atlas del Estado Táchira*. San Cristóbal – Venezuela: MARNR - Región 9. Autor.
- Monkhouse, F.J. (1978). *Diccionario de Términos Geográficos*. Barcelona, España: Editorial Oikos-Tau.
- Morales, L. y Fernández, M.A. (2001). *Venezuela y Colombia: Integración y Fronteras*. [Documento en línea]. Disponible: www.aldeaeducativa.com [Consulta: 2002, Febrero 07]
- Muñoz, A. (1985). *El Táchira Fronterizo. El aislamiento regional y la integración nacional en el caso de los Andes (1881 – 1889)*. Caracas: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses. N° 86.
- Murguey, J. (1990). *Controversia Colombo – venezolana en la construcción del Gran Ferrocarril del Táchira*. San Cristóbal: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses.
- Nweihed, K. (1992). *Frontera y Límite en su Marco Mundial. Una Aproximación a la Fronterología*. Caracas – Venezuela: Instituto de Altos Estudios de América Latina. Equinoccio - Ediciones de la Universidad Simón Bolívar. Segunda Edición. 589 p.

- Nweihed, K. (1999). "Aspectos sociohistóricos y políticos de la frontera occidental venezolana", en: Seminarios: La frontera occidental en Venezuela: Enfoques, problemas y políticas – La educación en las fronteras. Caracas: Universidad Central de Venezuela, Comisión de Estudios Interdisciplinarios. 2 (3), 1-14.
- Oficina Central de Estadísticas e Informática. (1997). *División Político Territorial de Venezuela* [DC]. Caracas, Venezuela: Autor.
- Pastrán, R. (2004). *Los Espacios Fronterizos de Venezuela. Una aproximación desde el ejercicio docente*. Trabajo de Ascenso a la categoría académica de Asistente no publicado, Universidad Pedagógica Experimental Libertador – Instituto Pedagógico Rural "Gervasio Rubio". Rubio, estado Táchira.
- Pedone, C. (2000). El trabajo de campo y los métodos cualitativos. Necesidad de nuevas reflexiones desde las geografías latinoamericanas. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. [Revista en línea] 57. Disponible: www.ub.es/geocrit/menu.htm [Consulta: 2003, Noviembre 20]
- Santaella Yeres, R. (2005). *Geografía. Diálogo entre sociedad e historia*. Caracas – Venezuela: Universidad Central de Venezuela. Fundación Cátedra Pío Tamayo. Centro de Estudios de Historia del Pueblo. 364 págs.
- Quintero, F.L. (2003). *Cinco fronteras de miedo. Reportaje acerca de las Fronteras Colombo-Venezolanas*. Documento disponible en línea www.eltiempo.com [Consulta: 2003, Octubre 15]
- Rojas, A. (1998). El trabajo de Campo en la enseñanza de la Geografía. PRODIGEO. Propositiones Didácticas en Geografía.
- Valero, M. (2000). Fronteras, Espacios por la innovación y el cambio social: apreciaciones a partir de la experiencia venezolana. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. [Revista en línea] 52 (69). Disponible: www.ub.es/geocrit/menu.htm [Consulta: 2001, Octubre 20]
- Valero, M. (2002). *Las Fronteras como espacios de Integración*. Mérida - Venezuela: Universidad de Los Andes – Fondo Editorial Tropykos.
- Universidad Pedagógica Experimental Libertador (2004). *Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales*. Caracas, Venezuela: FEDEUPEL.