PUBLICACIONES
Nº1/2013

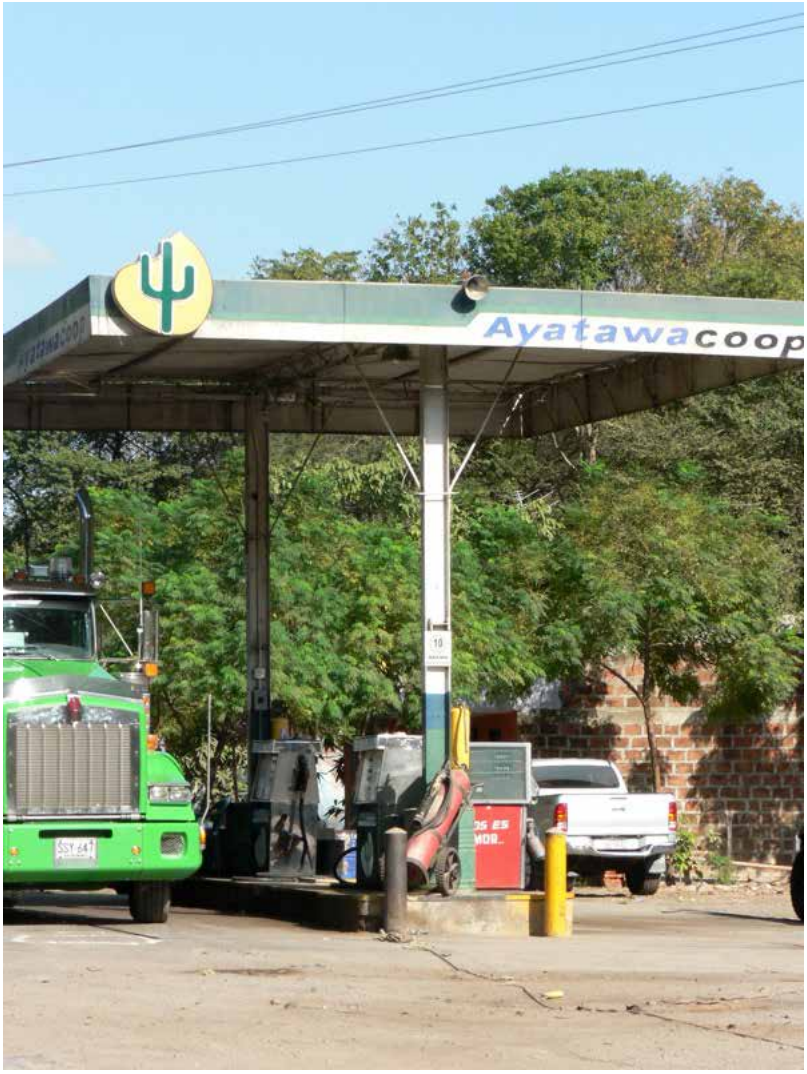
FES COMUNICACIÓN

Combinación explosiva en la Guajira

Parte 2: Gazolina y militarización en la frontera colombo-venezolana

"

Blanca Diego Vicente
Marzo 2013



Ayatawacoop es una cooperativa wayuu de distribución de combustible venezolano

FRIEDRICH EBERT STIFTUNG

La vía principal está llena de barriles y conos naranjas para que disminuyas la velocidad: te aproximas a los retenes militares. Los dos últimos años son los peores que la gente recuerda, por la inundación de algunos pueblos cuando la represa rebasó y por la negligencia con la que actuaron las autoridades; porque ya son siete personas muertas a manos del ejército con total impunidad, sin juicio ni justicia; porque viven en una zona declarada Distrito Militar número 1 Guajira; porque en el mercado, la gente segura que la pasada Navidad recibió la visita de las FARC, controlando los precios para que nadie se desmandara; porque los jóvenes –ellos más que ellas- le han entrado con alegría al dinero fácil del narcomenudeo y el desguace de vehículos que luego se venden en Colombia, al otro lado de la frontera.

Las y los ciudadanos de Paraguaipoa, pequeña capital del municipio Guajira, en el Estado venezolano del Zulia, no viven tranquilos. Todo se ha ido complicando porque son la diana de los controles del ejército, cuando se supone que éste ha sido destacado allí para preservar la seguridad en la frontera con Colombia.

Guajira es una de las diez regiones de Venezuela convertidas, en 2011 y por un decreto presidencial, en distrito militar tras detectarse "una serie de amenazas que atentan contra la seguridad, defensa y desarrollo integral de la nación". El Decreto Presidencial ordena acabar con la venta ilegal de combustible y garantizar protección a la población, "en especial a la indígena".

Desde ese momento, se instalan varios controles militares en la vía que va de Maracaibo (capital del Estado Zulia) hasta la frontera con Colombia. Paraguaipoa se ve desde entonces custodiada por dos retenes militares, uno a la entrada y otro a la salida de la ciudad; igual sucede en las demás cabeceras municipales de la zona porque todas están en la ruta hacia la frontera y son entrada a La Guajira.

La 13 Brigada de Infantería del Ejército Bolivariano de Venezuela, acantonada en Paraguaipoa, sale entonces a patrullar por las calles con el fin de defender la soberanía nacional y acabar con la venta ilegal de combustible. Pero la mayor parte de la población siente

Venta de combustible en las calles de Uribia, ciudad colombiana de La Guajira

"insoportable y asfixiante" la militarización porque "no nos permite trabajar". En este tiempo, el ejército ha sido acusado del asesinato de siete personas, la última (al momento de escribir la crónica) el 29 de enero.

La 13 Brigada de Infantería no menciona ni un solo "incidente" en su cuenta de twitter, @trecebrigada, solo hace vivas a la patria socialista. Pero 2012 ha sido un año de enfrentamientos con la población y con los "bachaqueros" (contrabandistas de combustible), con heridos en ambas partes pero muertos solamente civiles, la mayoría wayuu.

El Ejército tiene la orden de decomisar toda la gasolina almacenada y distribuida clandestinamente. Como medida adicional, unos carteles en los dos puestos de aduanas venezolanas que hay en esta ruta anuncian el CHIP, la instalación gratuita de un chip que controla el cupo de combustible por vehículo. Pero las medidas son claramente insuficientes porque en esta frontera se mueven mensualmente, y según varios cálculos, millones de litros de combustible de contrabando, "un millón de galones de gasolina de contrabando al mes", según la investigación realizada por la Corporación colombiana Nuevo Arco Iris, La frontera caliente entre Colombia y Venezuela.

Han proliferado las economías ilegales y criminales. El contrabando de combustible de Venezuela a Colombia es hoy en día el negocio más lucrativo de esta frontera y controlarlo ha generado una ola de violencia que enfrenta a los grupos armados al margen de la ley, a las autoridades civiles y militares y a la población.

Ya no es exclusivamente la población wayuu la que pretende legitimar el contrabando de gasolina; desde el momento en el que las fuerzas públicas cobran coima (soborno) con escaso pudor y mal disimulo, están legitimando el tráfico de combustible.

Un negocio para completar

La Guajira es una Península de más de 23.000 km2 (la mayor parte es colombiana) que se abre al mar Caribe por el norte y se cierra con las serranías de Santa Marta y Perijá por el sur. Se divide en Alta, Media y Baja Guajira y es el territorio ancestral del pueblo wayuu. Colombia y Venezuela comparten soberanía desde su independencia en el XIX, muchos siglos después de la presencia en esas tierras del pueblo wayuu. Hoy conviven en la península descendientes de europeos, afrodescendientes, árabes y otros pueblos indígenas, aunque la mayoría siguen siendo wayuu (48% de la población de La Guajira colombiana es wayuu, el pueblo indígena más numeroso de este país, y el 8% de la población del Estado Zulia).

Cuando Jesús Mario Montiel termina su programa en la emisora Fe y Alegría Paraguaipoa son las siete de la mañana; a esa hora, José, del clan Ipuana, está en la cooperativa de taxis. El primero vive en Paraguaipoa, guajira venezolana, el segundo en Riohacha, guajira colombiana, les separan unos 100 km. A esa hora, Jesús Mario comienza su otro "trabajo", vender gasolina, y José sale en ruta preguntando en cada puesto de venta el precio de la pimpina para ese día.

¿A cuánto la pimpina?

A 18.000, a 22.000 a 25.000 pesos. El precio varía todos los días.

A un lado y a otro de la frontera, taxistas, periodistas y consumidores en general dan su versión de lo que creen que ocurre en la cadena de intermediarios. En el fondo, la mayor parte de la población no tiene ni idea de cómo o dónde se pone el precio.

Jesús Mario, ¿Cómo funciona el negocio de la gasolina en La Guajira?

En La Guajira el manejo del combustible está en

manos de un grupo de mafiosos que se hacen llamar cooperativas. Estas, tienen un listado de socios que a la larga reciben una migaja de la ganancia multimillonaria de este combustible, con permiso legal de transporte a la hermana República de Colombia en nombre de estos socios que son al final unos colchones para los intereses de dos o tres familias que se han hecho a costa de eso multimillonarios. ¿Dónde están las ganancias, los excedentes?

Según la investigación de Nuevo Arco Iris, los paramilitares se apoderaron del negocio de la gasolina cooptando desde su creación la cooperativa AYATAWACOOP, en 2002. Entre 2005 y 2010, esta cooperativa importaba legalmente el combustible de Venezuela pero luego contrabandeaba una parte, llevándola hasta otros departamentos de Colombia, con esta operación sus ganancias se multiplicaban.

Del lado venezolano, muchas familias wayuu viven del almacenamiento o distribución minorista, son llamados bachaqueros; del lado colombiano, otras viven de comprar esta gasolina y venderla en pimpinas. A los pimpineros se les ve en las vías principales como la salida de la ciudad de Riohacha, entre Maicao y Riohacha, Maicao y Barrancas, de Barrancas a Albania… En estas rutas, las estaciones de servicio de AYATAWACOOP – legalmente son distribuidores y vendedores en Colombia- casi siempre permanecen cerradas o están vacías, sin personal ni clientes. Todo el mundo reposta en la carretera en puestos de venta ilegales.

¿Y cómo afecta al que comercia combustible sin permisos?

Sí, para nadie es un secreto que es una forma de vida

Surtidor ilegal de gasolina en una carretera de la frontera.

para muchas familias. Pero se ataca a la parte más débil de la cadena, esto es una cadena de corrupción. De Maracaibo aquí hay una sola estación de gasolina, resulta que los dueños tienen un año con problemas de la surtidora pero resulta que a ellos les conviene que estas máquinas no trabajen.

¿Por qué si pueden vender su cupo completo a Colombia?

(Se sonríe y continúa) Esta estación debía trabajar 5 o 6 días a la semana pero trabaja 3 o 4, los lunes no abre y entonces suben los pasajes. A la economía de La Guajira yo la llamo la bolsa de valores, para el transportista, los docentes, para todos, a medida que sube el precio de galón, suben los pasajes (precios del transporte) y en el mercado Los Filúos a su vez suben los productos de la cesta básica. Y se ataca a esta gente que compra por galón, y el conductor ¿cómo va a recuperar lo invertido?

¿Cómo se lleva a cabo el control?

Entre Maracaibo y la frontera hay diez alcabalas (controles) del ejército, Guardia Nacional y policía, el teniente al frente de un grupo de soldados por ejemplo va y quitan mil bolívares por camión. Soy testigo de esta corrupción.

Para controlar el tráfico se han dispuesto entre Maracaibo y Paraguaipoa (unos 100 km) entre seis y diez puestos de control, llamadas alcabalas o retenes, los hay fijos y móviles. El ejército venezolano, la Guardia Bolivariana Nacional y la policía van parando a los vehículos aleatoriamente, o eso parece a simple vista; a veces hay que bajar del carro, mostrar la documentación, abrir el maletero y la mercancía. Igual sucede en los puestos de Aduanas. Para evitar los controles se paga a unos o a otros o a varios. Pasado Paraguachón (puesto migratorio), la policía colombiana hace lo mismo.

¿Qué alternativas ves a corto plazo?

Crear empleo. Los programas sociales del gobierno, las 200.000 viviendas por ejemplo, ¿dónde están? Pero también ahí hay corrupción, los Consejos Comunales absorben los recursos para su beneficio. Mira, La Guajira está abandonada desde hace 50 años, abandono total de Colombia y de Venezuela. Se ha convertido en una guarida de malandros que se hacen llamar guerrilleros, paras, pero son bandoleros de frontera. Y los gobiernos lo saben y lo permiten. Somos testigos de que hay complicidad con los bandoleros de la frontera.

¿Y a corto plazo?

El litro de combustible cuesta 0,09 bolívares y en Colombia se triplica. Mientras exista esta desigualdad de precios seguirán este contrabando. La devaluación de nuestra moneda es enorme. La solución es generar empleo a nuestra población wayuu.

Un litro de gasolina cuesta en Venezuela 0,09 bolívares fuertes, probablemente la más barata del mundo (0,02 centavos de dólar), un precio que el gobierno no se atreve a subir porque sería una medida muy impopular.

Habrá algunos que no queden muy contentos con esa medida

Hay que buscar otras fuentes de trabajo y convencer al wayuu de que trabaje. Si a mí me dan el listín con los 20 productos que debo transportar (que son los que venden después) yo no debo pagar, llevo factura (se refiere a pagar soborno) pero en vez de llevar los 20 llevo 40, es una forma de buscar que el otro (autoridad) abuse. El wayuu también debe cambiar. Aquí los que se mueren en manos de las Fuerzas Armadas son jóvenes de menos de 30 años que no ven otra posibilidad y necesitan mantener su familia.

¿Comprar y vender combustible es ingreso suficiente para ti?

Sí, como en todo, es un complemento,

¿Cuánto ganas?

Mínimo se saca tres galones, 60 litros, son 300 bolívares, diarios.

¿Crees que los militares están preparados para esta situación en la frontera?

Radio Fé y Alegría Paragaipoa, emisora wayuu.

No, son muchachos de barrio, no están preparados para socializar o convivir con un pueblo wayuu que tiene un modo de vivir muy particular que llaman contrabando, pero los que nos enseñaron a contrabandear son los holandeses, británicos, españoles, no nació ayer el contrabando, sino de 1700 para acá. Mira cuando alguien me dice que van a acabar con el contrabando… ¿Y cómo, eh? Si este mercado es muy atractivo, si vendemos todo a Colombia, nuestros ovejos, combustible, comida... ¡Si diez mil pesos son cien mil bolívares!

Camellas, pioneras del comercio

Las primeras que sufrieron en carne propia la violencia fueron las mujeres wayuu. Las han llamado camellas, mulas, chirrincheras… Han sido humilladas y maltratadas.

Corren los años 70 y 80…

Las mujeres se metían mercancías en el cuerpo y se colocaban fajas, de tal forma que en la parte de atrás del carro nomás podían caber dos mujeres de lo voluminosa que era la mercancía, a esas las llamaban chirrincheras.

Ana Estela Nava González, del clan Apshana, recibe bajo su enramada, está erguida en una silla y da la mano como bienvenida. Cara empolvada y enormes gafas de sol que disminuyen los efectos de sus achaques. Cubre su cabeza con un pañuelo y viste una manta (vestido holgado hasta los tobillos), lo que la identifica como wayuu; por su porte grande y su enorme nariz aguileña se diría que es de origen árabe.

Un día un comerciante de Maracaibo me ha dicho 'Allah, Allah'... Seguí de largo pero me sentí tan pisoteada y humillada. Me devolví y le dije: 'allah allah guajirá da trompá, tu respetá'. El señor salió corriendo y yo tiré a la avenida uno de sus abanicos para que fuera aplastado por un carro. Y luego dicen que somos fregaos, pero es que no nos dejamos montar de nadie, no aceptamos que nos pisoteen.

Es conocida en la frontera como La Pocha, una

mujer que se fajó por las que comerciaban en La Raya (la frontera) con cualquier mercancía de contrabando (tabaco, telas o wiski) o de elaboración propia (quesos, ovejos y artesanías). La Pocha recuerda con indignación el repudio de autoridades y mestizos hacia esas mujeres "no civilizadas y malolientes que llegaban a la ciudad para vender".

Yo no fui chirrinchera, yo no llevaba las mercancías encima sino en carros. Nos tocó, cuando había mucha Guardia Nacional, quedarnos en los montes y esperar, para poder continuar y llegar a Maracaibo. Hubo militares maléficos, sin entrañas, que colocaban una bomba cisterna con agua y las mojaban, con el peso ellas caían y no podían moverse. Hubo mujeres que perdieron la matriz, que se enfermaron. Éramos vejadas, humilladas, maltratadas, nos pegaban nos levantaban las mantas para ver qué llevábamos debajo. Pero yo no lo aceptaba y así fui liderizando.

Paraguaipoa es una ciudad wayuu. Su alcalde es wayuu; hay una emisora FM wayuu y todos los días se puede comprar el periódico que se lleva el nombre del idioma, Wayuunaiki. En este hervidero fronterizo se ve el trajín entre los bolívares fuertes, moneda venezolana, y el peso, la colombiana; y se escucha a las lenguas mezclar el wayuunaiki y el español.

En una casa con enramada de cemento y muchas plantas, cactus y palmeras a un costado de la plaza, pasa sus días de jubilado otro personaje con la memoria clara, el maestro Ángel Arévalo, del clan Jinnu, "uno de los más débiles, lo acabaron en tiempos de guerra". Ángel es escritor de la oralidad wayuu y mientras cocina el almuerzo se va atrás en el tiempo… A finales de los 70 inicios de los 80, cuando era maestro rural, alláaaa en la remota Alta Guajira:

Aquello era impenetrable, la gente se perdía si no había un baquiano (un local) que lo guiara. Con la carretera empezaron los carros a transitar y la gente empezó a meterse, ahí empezó el contrabando. Antes eran telas, cigarro, jabón, wiski, desodorante, ellas compraban en Maicao, lo traían y revendían. Eran las camellas, las mujeres se amarraban las cosas al cuerpo.

Poco a poco las wayuu empezaron a tener puestos en el mercado de Maracaibo, se sentaban en el suelo a vender. Pero llegan los árabes en los 70, y grandes comerciantes con puestos en Maicao y Maracaibo, entonces las fueron desplazando, ellos pasaban sus mercancías en camiones y pagaban a la Guardia Nacional. Hemos sido utilizados por el poder económico siempre; mujeres llegaron a pasar droga desconociendo el peligro.

El pueblo wayuu no oculta que siempre ha vivido del comercio, aunque hayan sido mercancías que entraban en la categoría del contrabando (tabaco, wiski, telas, perfumes, medicinas…) "fueron los españoles, ingleses y holandeses, algunos de ellos piratas, de quienes aprendimos", recuerdan siempre que es necesario; la frontera entre la legalidad y la legitimidad es su escudo protector. Desde su enramada, Ana Estela Nava González, del clan Apshana, La Pocha, dice:

Aquí es dura la subsistencia. Hace poco han habido tiros, carros con contrabando de gasolina, de comestibles. Es verdad que hay algunos capitalistas pero también hay gente pobre… y si yo vengo con un contrabando reténganlo ¡pero no lo maltrate! 'Desgraciado aquel que se deje morir después de grande' o ¿será que hoy nos callan? ¿Nos callan amedrentándonos o con billete? Yo estoy muy preocupada. Ya yo puedo decir lo que sea, tengo 82 años ¡Ahh qué carajo! Si quieren que me vengan a buscar, pero tengo que decir la verdad, y aquí moriré, colgaré mi chinchorro para esperar la parca y aquí me enterrarán, porque es parte de nuestra cultura, podemos morir en cualquier parte de Venezuela, desde el más pudiente al más humilde, recogen y mandan a trasladar el cadáver a nuestro territorio.

Autora

Blanca Diego Vicente
Periodista
blanca@worldcom.org
Quito, Ecuador

Pie de imprenta

Fundación Friedrich Ebert Stiftung

Responsable

FES Comunicación para América Latina
Calle 71 # 11 - 90
Bogotá, Colombia

omar.rincon@fescol.org.co

FES Comunicación

Es una unidad regional de análisis de la comunicación para América Latina de la Friedrich Ebert Stiftung.

Su objetivo es producir conocimiento para hacer de la comunicación una estrategia fundamental del diálogo político y la profundización de la democracia social. El conocimiento y la red de expertos de FES Comunicación apoyan el trabajo sociopolítico de la red de oficinas FES en América Latina.

Las opiniones expresadas en esta publicación no reflejan necesariamente, los puntos de vista de la Friedrich Ebert Stiftung.