

# Costosas paradojas del ámbito guajiro-caribeño

Por: Socorro Ramírez\*

El primero de los cinco ámbitos fronterizos colombo-venezolanos comparte la península de La Guajira, bordea el mar Caribe, acompaña el golfo hasta conectarse con el lago de Maracaibo, y encierra no pocas paradojas contrastantes y costosas. Enumeremos algunas.

## Población binacional en medio de diferendos territoriales

Además del mestizaje entre guajiros, blancos y negros, los dos países comparten la presencia de varias etnias con identidades y problemáticas comunes. La más numerosa es la Wayuu -en cada país representa el 20% del total de la población indígena- también es una de las que ha mostrado una gran resistencia y fuerza cultural. Por su carácter pastoril y comercial, circula por el territorio que ancestralmente ha ocupado: la media y alta Guajira, espacio de su lengua y organización. Ya que antes que colombianos o venezolanos se asumen como Wayuu, para enfrentar la presión por su nacionalización, sacaron la cédula de identidad de ambos países volviéndose precursores de la doble nacionalidad, que reconocieron la constitución de 1991 en Colombia y de 1999 en Venezuela.

Pero los dos Estados no terminan de asumir que comparten poblaciones y una península con grandes desafíos ambientales y económicos. Prima la mirada sobre este ámbito como el escenario de las mayores contradicciones de la delimitación terrestre y marítima. Los momentos más críticos de ese proceso han dejado

su impronta. Por las distintas hipótesis de delimitación, el tratado de 1941, que definió el límite terrestre, dejó a ambos lados un imaginario de pérdida territorial. Desde 1951, cuando los gobiernos centrales colocaron hitos de demarcación de la “raya” limítrofe quedaron divididos algunos territorios Wayúu, sus muertos

de un lado y sus cocinas del otro. A partir de 1952, con la nota del canciller colombiano Juan Uribe Holguín, que aludía a Los Monjes como parte de Venezuela, se restringió el paso de embarcaciones colombianas por esa ruta hacia Aruba, lo que acabó con Puerto López. Desde los años cincuenta, cuando iniciaron las ne-



Foto: Archivo CINEP/PPP.

gociaciones sobre áreas marinas y submarinas, Castilletes, como primer mojón de la raya limítrofe, concentra las tensiones por el diferendo en el Golfo. Cerca de allí, en la laguna de Cocinetas, Venezuela ha esgrimido la idea de “costa seca”: la arena es colombiana, pero el agua es venezolana.

“

Los dos Estados no terminan de asumir que comparten poblaciones y una península con grandes desafíos ambientales y económicos. Prima la mirada sobre este ámbito como el escenario de las mayores contradicciones de la delimitación terrestre y marítima.

”

Cada tensión entre los centros políticos nacionales revive ese imaginario de desconfianza, y se hace sentir, en este ámbito, con bloqueos a los pasos fronterizos y despliegue de tanques militares que ahondan la fractura de la comunidad transfronteriza y agravan los problemas sociales de ambos lados.

### **Recursos compartidos y oportunidades conjuntas diluidas**

Este ámbito cuenta con importantes ecosistemas compartidos y con recursos minero-energéticos como el gas de La Guajira colombiana, el petróleo del lado venezolano y las exploraciones petroleras en el Caribe colombiano o los yacimientos de carbón a uno y otro lado de la “raya”, los cuales generan ingresos significativos para la economía de ambos lados y para la península.

Dentro de los muchos proyectos conjuntos acordados por los dos gobiernos nacionales, uno solo se ha puesto en marcha: el gasoducto con el cual Colombia le suministró gas al Zulia entre 2006 y 2014, a precios preferenciales. Los presidentes Chávez y Maduro invitaron a su inauguración a su par ecuatoriano porque el proyecto inicial, además de convertirlo en poliducto para sacar el petróleo de Venezuela hacia el Pacífico por

territorio colombiano, era conectarlo hacia el sur; también se habló de un posible acuerdo con el Plan Puebla-Panamá.

Esas oportunidades no se han aprovechado por el diferendo limítrofe y las tensiones políticas. También por la disparidad de los dos sistemas energéticos -en Venezuela, con la gasolina subsidiada más barata del mundo, y del lado colombiano, con altos precios-, que se estrellan y generan una complicada problemática de contrabando e inseguridad. Adicionalmente, la comunidad Wayúu no siempre fue consultada y cuando hubo negociaciones sobre el paso del gasoducto por su territorio, los gobiernos incumplieron algunos compromisos asumidos.

### **Infraestructura articulada y movilidad interferida**

Desde mediados del siglo XX, los dos países ampliaron su infraestructura vial con la troncal del Caribe, que une las dos capitales regionales -Maracaibo y Riohacha- con regiones costeras a ambos lados y permite un importante intercambio. Además, en 1993, Venezuela inauguró un aeropuerto en Castilletes y luego llevó hasta allí una carretera que permite la conexión de la alta Guajira colombiana con Maracaibo, el acceso de víveres y el transporte de personas hacia Nazareth, mucho más corto y fácil que desde Riohacha.

Pero la población compartida, que debe cruzar la “raya” por necesidades laborales y familiares, ve con frecuencia restringida su movilidad por controles arbitrarios, estigmatizaciones y presiones discriminatorias, o por interferencia de la circulación en momentos de tensión entre los gobiernos centrales de los dos países. Así ocurrió, por ejemplo, en el caso Granda, en 2005, y en la disputa Chávez-Uribe 2007-2010, cuando fueron negados hasta los permisos humanitarios, y el personal del hospital de Nazaret de la alta Guajira colombiana, a pesar de atender la población Wayúu de ambos lados, no pudo transitar por las vías venezolanas por donde suele recibir permiso para desplazarse.

Las conexiones viales también se ven perturbadas por otras dos razones. Primero, por la imposibilidad de contar con un

solo centro binacional de atención en frontera, en el único paso fronterizo formal de este ámbito: Paraguachón. Ello a pesar de que constituye el segundo en movimiento fronterizo y de que su construcción ha sido acordada y está planteada como uno de los proyectos de la Iniciativa de Integración Regional Suramericana (IIRSA). Y segundo, por el cierre unilateral y militarizado de Paraguachón y de los pasos informales por el desierto. El último cierre -que viene ocurriendo desde 2014, como parte de la lucha contra el contrabando lanzada por Maduro- ha suscitado protestas del lado colombiano porque impide a los Wayúu la circulación entre Riohacha y Maracaibo o hacia las islas cercanas; les interfiere la importación de combustible de Venezuela autorizada por los dos gobiernos; y porque 29 Wayúu han sido detenidos o asesinados luego de ser señalados como contrabandistas. Mientras tanto, el cierre y la militarización no ha impedido que continúe el paso del gran contrabando.

“

Pese a la actuación de redes y fenómenos transfronterizos, que a lo largo de los años han ido articulando la problemática de cada país, lo predominante no ha sido la actuación binacional. Ha primado la sindicación de un lado sobre otro.

”

### **Contrabando transfronterizo y sindicación étnica**

El comercio informal y el contrabando han tenido un lugar central en la actividad económica local por diversas razones. Ante todo, por la condición semidesértica de la península que obliga al carácter semi-nómada de una buena parte de la población, la cual dispone de pocos medios de subsistencia y tiene que tratar de conseguir bienes o servicios donde sean más asequibles y mejores, para lo cual ha multiplicado las trochas por el desierto.

Además, el peso del extractivismo en la economía local no se traduce en empleo directo, ni dinamiza el desarrollo de proyectos productivos que generen ingresos a sus habitantes. También es



Foto: Archivo CINEP/PPP.

influyente la localización privilegiada de La Guajira, con bahías de gran calado como Bahía Honda, Portete, Puerto Bolívar, Puerto López, Puerto Estrella. Por esas y otras razones, la población nativa ha estado articulada desde siempre al comercio internacional, primero de perlas y luego de palo de tinte, dividivi y sal; y ha mantenido un intenso comercio informal con Panamá, Aruba y Curazao. Asimismo, muchas de sus castas han controlado la compra, transporte y venta del ganado que va a Venezuela y la gasolina que viene hacia Colombia.

Aprovechando las ventajas locales y la corrupción oficial a ambos lados, distintos grupos irregulares, vinculados con redes de criminalidad transnacional, han penetrado la región. Se disputan las rutas del comercio informal y del contrabando a través de trochas en el desierto o del paso fronterizo formal, y han logrado controlar tráfico ilegal de gasolina, drogas, armas, ganado; y explorar todas las posibilidades espe-

culativas que permiten las distorsiones del modelo económico de Venezuela, en especial las generadas por sus distintos tipos de cambios y el diferencial de precios con Colombia. La problemática ligada al tráfico de drogas se ha agudizado por la lucha por el control de rutas de salida por puertos colombianos de La Guajira, también por Venezuela hacia donde se han desplazado muchos jefes de redes criminales, algunos de los cuales han sido detenidos cuando las fuerzas de seguridad de ambos países han actuado de manera conjunta.

Sectores de la población en La Guajira rechazan la sindicación de “bachaqueros” (revendedores-contrabandistas) y el hecho de que se los identifique con la ilegalidad y la barbarie, desconociendo que el incremento del contrabando obedece también a la corrupción de ambos lados y a las distorsiones del modelo económico y político venezolano, que han facilitado la actuación de la criminalidad transnacional. Los Wayúu

rechazan, además, la vinculación automática que a ambos lados se hace entre el delito de algún indígena y su pertenencia étnica, extendiendo la responsabilidad del hecho a toda la comunidad.

“

Los dos países están abocados a situaciones especiales que constituyen una invaluable oportunidad para que ámbitos fronterizos, como el guaji-ro-caribeño, se piensen, asuman y construyan como región. Venezuela se encuentra urgida de buscar alternativas de consenso para sus problemas, y Colombia tiene que construir las condiciones de aplicación de los acuerdos con las guerrillas, para consolidar una paz territorializada y adelantar las reformas indispensables para el posconflicto.

”

Rechazan igualmente el menosprecio que se tiene del fuero indígena en el interior de cada país, porque no recurre al encarcelamiento y prefiere una justicia restaurativa y restitutiva, que obliga al culpable a reconocer y pagar el daño infligido.

### **Inseguridad compartida y mutua recriminación**

El incremento de la criminalidad a ambos lados ha agravado la inseguridad y la violencia. Del lado colombiano han asolado la región con masacres, homicidios, “vacunas” y destierros los grupos paramilitares, las bandas criminales, como ‘Los Rastrojos’ y ‘Los Urabeños’, que actúan en muchos casos en alianza con políticos o con fuerzas de seguridad; y guerrillas, como las FARC, que siembran minas antipersona, secuestran, extorsionan y sabotean la vía férrea por donde sale el carbón a Puerto Bolívar. Del lado venezolano, la corrupción en las fuerzas de seguridad y la proliferación de grupos armados han aumentado los homicidios y han afectado gravemente la seguridad ciudadana.

Pese a la actuación de redes y fenómenos transfronterizos, que a lo largo de los años han ido articulando la problemática de cada país, lo predominante no ha sido la actuación binacional. Ha primado la sindicación de un lado sobre otro.

El caso del robo de vehículos lo ilustra muy bien. Maracaibo era la ciudad con más afectados (en 1995 se robaban cincuenta carros cada día, 18.000 al año), y tanto desde allí, como desde Caracas, se denunciaba al gobierno colombiano de connivencia con el mercado ilícito al no constreñir, impedir o desestimular ese negocio ilegal, dado que los carros denunciados como robados eran vendidos en La Guajira donde circulaban con una placa especial, que no permite su movilización fuera del departamento. Del lado colombiano se insistía en que las autoridades de Venezuela no impedían la movilización y salida o entrada de esos vehículos y las distintas modalidades del negocio ilegal: algunos eran frutos de atracos, otros eran resultado de estafas, pues eran vendidos en el país vecino y

reportados como robados para cobrar el seguro y cambiar de carro, y unos más eran de nuevo robados a quienes los habían comprado en La Guajira, se cambiaba el número de sus motores y se los revendía o se comercializaban sus piezas. La tensión que generaba el problema se redujo con la relación binacional, gracias a que, en el periodo cooperativo de los noventa, los gobiernos centrales aceptaron que había responsabilidad compartida y acordaron frenar cada uno la complicidad de las autoridades con esos delitos y realizar algunas acciones fronterizas conjuntas para enfrentar las mafias internacionales.

En los años dos mil no ha habido la confianza suficiente ni para un intercambio permanente de información.



**En lugar de estigmatizaciones y tensiones, se requieren hilos de sutura entre lo que algún día se rompió y, para ello, es necesario estimular las relaciones y el desarrollo transfronterizo, la planeación conjunta y la cooperación regional.**



### **Necesidades parecidas agravadas por la actuación unilateral**

En ambos lados de la frontera, las comunidades tienen carencias similares: de tierra y agua, salud y educación, empleo productivo, protección ambiental, instituciones legítimas y que funcionen; y en los dos países se viven cambios que repercuten en la situación de su población.

Hasta hace una década, Maracaibo fue el segundo puerto más importante de Venezuela pero ha ido perdiendo participación en la movilización de la carga por razones internas como el deterioro de su infraestructura, la carencia de instalaciones y los problemas de conexión con los centros de producción. También se ha visto afectado porque el lago de Maracaibo ha dejado de ser la salida al mar de exportaciones mineras prove-

nientes del ámbito andino colombiano, y porque se perdió la conexión ferroviaria que desde allí existía, como resultado de los problemas de delimitación y las tensiones binacionales.

Toda esa problemática, sumada a la acumulación de desequilibrios en los años dos mil por el modelo chavista, ha repercutido en las oportunidades de empleo legal y en las dinámicas no sólo del sur del lago de Maracaibo, sino de la península de La Guajira. En la parte venezolana las poblaciones se ven presionadas a buscar ingresos para enfrentar problemas cambiarios, de precios, inflación, escasez y devaluaciones sucesivas. Aumentan los venezolanos que tratan de pasar al lado colombiano a rebuscarse la vida y a vender lo que consiguen por corrupción, haciendo todas las colas o llenando de gasolina camiones o tanques de carros.

En el lado colombiano hay abundante riqueza extractiva. La Guajira ha recibido más de 6,5 billones de pesos por transferencias y regalías en los últimos 12 años, pero es alarmante la pobreza y rezago social, en especial para la mitad de su población, que es indígena. El departamento es el primero en analfabetismo y el segundo más pobre del país; 1 de cada 3 guajiros sobrevive a la indigencia. Las necesidades básicas de agua, alcantarillado y saneamiento están tan insatisfechas como la seguridad alimentaria, al punto que 2.969 niños murieron de hambre en los últimos seis años.

Ante el gran problema del agua -agotada por sequías prolongadas y sobrepastoreo y con reservas subterráneas saladas de difícil aprovechamiento y regeneración- se han planteado proyectos binacionales, que en su momento se pensaron por los ríos Carraipía-Paraguachón; fuentes hídricas que se agotaron antes de que cuajaran esas alternativas, pues fueron posponiéndose por los reiterados desacuerdos entre los dos gobiernos.

La sequía prolongada que se impuso desde octubre de 2012, en especial en la alta Guajira, acabó “jagüeyes” o pozos, debilitó los medios de subsistencia (agricultura y pastoreo) e hizo a la población más dependiente del mercado del trabajo, los servicios y los ingresos que logran conseguir en Venezuela. En

el peor momento de agudización de la sequía, en 2014, el gobierno de Maduro ordenó la suspensión del envío de remesas en dinero o especies desde Venezuela, y el cierre de vías o pasos fronterizos ante la escasez de alimentos en el país y su contrabando. Todas esas medidas unilaterales afectan a las familias más vulnerables y generan hambruna, pues los pocos suministros que llegan a la alta Guajira proceden de Maicao o Uribe, con precios muy altos debido a los costos del transporte.

### Urgen redefiniciones

Los dos países están abocados a situaciones especiales que constituyen una invaluable oportunidad para que ámbitos fronterizos, como el guajiro-caribeño, se piensen, asuman y construyan como región. Venezuela se encuentra urgida de buscar alternativas de consenso para sus problemas, y Colombia tiene que construir las condiciones de aplicación de los acuerdos con las guerrillas, para consolidar una paz territorializada y adelantar las reformas indispensables para el posconflicto.

Esa oportunidad requiere que los actores locales mejoren su comprensión de las dinámicas transfronterizas y su capacidad propositiva y de interlocución con su respectivo centro político. Solo así podrán lograr que los Estados reconozcan que no han ejercido realmente el control soberano sobre todo su territorio y que es preciso construir miradas y acciones compartidas para el manejo de asuntos que sobrepasan las fronteras nacionales; que acepten que no son tan 'nacionales' como lo suponen y que en su interior existen muy distintos sectores, los que a veces tienen más cosas en común con determinadas poblaciones y zonas de los Estados vecinos, que con el propio Estado; lograr que superen la idea de frontera como límite divisorio de territorios y generador de distancias físicas o mentales entre países.

De ahí la importancia de fortalecer iniciativas locales frente a problemas y oportunidades compartidas en la frontera, como ya ha sucedido en el pasado. Por ejemplo, entre 2005 y 2007, las iniciativas locales permitieron formular una propuesta para la construcción de una zona de integración fronteriza en-

tre La Guajira y el Zulia, similar a la que intentaban poner en marcha Norte de Santander y el Táchira. Lamentablemente, ambos esfuerzos quedaron paralizados por la tensión entre Chávez y Uribe. Otros procesos pueden ayudar en ese sentido, como el que intenta construir La Guajira colombiana para formalizar los lazos con el Caribe, empezando con Aruba, para lo cual, desde 2011, se multiplican mutuas visitas, memorandos de entendimiento, hermanamiento entre las alcaldías de Riohacha y Oranjestad, intercambio de profesores y estudiantes, de documentales y publicaciones, cursos y exposiciones, de festivales, de misiones comerciales. O procesos como el que impulsa la Escuela de Paz y Convivencia Ciudadana, desarrollada por el CINEP/Programa por la Paz, que periódicamente reúne distintos sectores de ambos lados de la frontera.

En lugar de estigmatizaciones y tensiones, se requieren hilos de sutura entre lo que algún día se rompió y, para ello, es necesario estimular las relaciones y el desarrollo transfronterizo, la planeación conjunta y la cooperación regional.

#### \* Socorro Ramírez

Profesora del Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales (Iepri) de la Universidad Nacional de Colombia. Autora invitada. Asesora del proyecto Escuela de Paz y Convivencia Ciudadana del CINEP/Programa por la Paz.

**cinep**  
En las redes sociales

programa por la paz

¿Cuál es el futuro del sindicalismo en Colombia?  
Acompáñanos  
Martes 12 de mayo

[twitter.com/CINEP\\_PPP](https://twitter.com/CINEP_PPP)

[facebook.com/CinepProgramaPorLaPaz](https://facebook.com/CinepProgramaPorLaPaz)

[youtube.com/user/cinepppp](https://youtube.com/user/cinepppp)