

SOCIOHISTORIA



Calvario de Isnotú
José Leonardo Chirinos
Museo de Arte Popular Salvador Valero

**“EL CONTRABANDO DE GASOLINA EN MARA Y LA GUAJIRA
DEL ESTADO ZULIA. SU IMPLICACIÓN EN LA ENSEÑANZA
DE LA HISTORIA Y LA GEOGRAFÍA CONTEMPORÁNEA”**

*Marisol Rodríguez Arrieta**

*Katherine Quintero***

RESUMEN

El trabajo de investigación tiene como propósito fundamental explicar el proceso histórico del contrabando de combustible como práctica permanente que ha devenido en problema social, político, económico y educativo en el occidente de la República Bolivariana de Venezuela, especialmente en los municipios Mara y la Guajira del Estado Zulia. En la última década creció el tráfico ilegal de gasolina y la masa de hombres y mujeres con distintas edades dedicados a esta actividad, cuyos actores sociales inician la ruta del comercio de gasolina desde la ciudad de Maracaibo, atraviesan las jurisdicciones de Mara y la Guajira, hasta llegar a la República de Colombia. El impacto social de esta práctica cotidiana es diverso y los efectos negativos obligan a incorporarla como tema ineludible en la enseñanza de la historia y geografía contemporánea, a los fines de contrarrestar y hallar una salida

* Profesora Titular de La Universidad del Zulia. Licenciada en Educación, Magíster en Historia, Doctora en Ciencias Humanas. Docente e Investigadora de LUZ en las áreas de Historia Mundial, Universal, Latinoamericana y del Caribe. Investigadora reconocida en el PEII – Nivel B. Correo electrónico: marisorr24@gmail.com

** Egresada de La Universidad del Zulia como Licenciada en Educación. Docente de Aula. Cursante del postgrado en Docencia en el área de Geografía de la Facultad de Humanidades y Educación de la Universidad del Zulia. Correo electrónico kathe_q@hotmail.com

Recibido: 17/01/2012

Aprobado: 14/03/2013

a este comercio ilegal que fluye por la frontera colombo-venezolana que incide en la deserción escolar, debido a los ingresos económicos que garantiza a los comerciantes. En este estudio se utilizó el método histórico como herramienta científica para el abordaje y análisis del tema.

Palabras clave: contrabando, gasolina, Mara, Guajira; Zulia; Colombia.

FUELSMUGGLINGINMARAANDLAGUAJIRAOFZULIA STATE AND ITS INVOLVEMENT ON THE TEACHING OF CONTEMPORARY HISTORY AND GEOGRAPHY

ABSTRACT

The research has as fundamental intention to explain the historical process of the fuel smuggling as activity that it has remained in the time and in the space and as contemporary social, political, economic and educational problem that nowadays faces the west of Venezuela specially the municipalities Mara and La Guajira of Zulia State. In the last ten years there has grown the illegal dealing of gasoline as well as the number of men and women of different ages turned into speculators, whose social actors initiate the route of the traffic of gasoline from Maracaibo continues towards the jurisdictions of Mara and La Guajira up to coming to the republic of Colombia where it becomes effective the business. The social impact is diverse and the negative effects lead to the need of incorporating it as basic topic in the education of the subjects of history and geography into the purpose of facing and offsetting the stimulus that propitiates this trade together with the apathy and the school desertion motivated by the economic resources that guarantees the merchants. In the investigation was used the historical method as scientific tool for the boarding and analysis of the topic.

Key words: *Smuggling, gasoline, Mara, La Guajira; Zulia; Colombia.*

Introducción

La llegada de los europeos y posteriores asentamientos hispanos en las tierras americanas no respondieron a un plan uniforme de ocupación, poblamiento y organización político-administrativo: las fundaciones, erección de parroquias, partidos, jurisdicciones, creación de gobiernos y provincias emergieron con el trazado de las rutas de penetración foránea y las exploraciones del actual territorio venezolano. Las localidades se fueron definiendo como espacios fundamentales para delimitar ciudades, puertos y centros nodales mediante los cuales salían y entraban mercancías agrícolas y pecuarias de modo legal e ilegal. La orografía se convirtió en un reto para los invasores por la diversidad de paisajes, llanos, valles, cuencas hidrográficas, entre otros factores.

La necesidad de fortalecer vínculos comerciales entre las áreas productivas y las poblaciones costeras que facilitaron los intercambios con el exterior, la sumisión o resistencia de las comunidades aborígenes en la lucha por la supervivencia y en defensa de su hábitat, la aparición de redes viales y la adecuación del medio ambiente, influyeron en la dinámica económica local y regional relacionada fundamentalmente con las potencias europeas que se consolidaron en el tiempo. Resultado de esta coyuntura fue el crecimiento en el país de entidades sin vínculos entre sí, dependientes de diferentes y distantes centros de poder. (Cardozo 1998: 83).

De acuerdo con la investigación de la historiadora Arlene Urdaneta, de esta manera se estructuraron y consolidaron paulatinamente las regiones históricas, “aisladas una de las otras, más vinculadas con el exterior que entre sí, directamente relacionadas con España, los mercados europeos o antillanos, a través del comercio lícito y el contrabando”¹.

Cada circuito estaba constituido por áreas productivas y redes comerciales con sus respectivos centros de acopio, sitios de paso y puertos; éstos eran el punto de contacto con el exterior para vender la producción y adquirir mer-

¹El **Zulia en el Septenio de Guzmán Blanco** realiza una análisis sobre las especificidades, particularidades y el comportamiento de las mismas durante el período regional y su posterior desarrollo en el proceso republicano.

cancias y materias primas que no se producían en la región. Entrelazaba los circuitos una compleja y dificultosa red comunicacional (vías terrestres, fluviales, lacustres y marítimas), transitada por mulas o embarcaciones adecuadas a las exigencias del medio y del momento. (Urdaneta; 1992: 27).

Los actuales municipios Mara y Guajira ubicados al norte del estado Zulia y zona fronteriza con la República de Colombia, son consecuencia de este proceso histórico que dio lugar a la explotación del comercio tanto legal como clandestino consuetudinario que, desde el siglo XVI hasta hoy, practican distintos colectivos sociales: criollos, extranjeros e indígenas que poblaron y repoblaron entidades o localidades con estratégicas posiciones geográficas, las cuales coadyuvaron al tráfico prohibido de especies agropecuarias y de otra índole negociadas por la comunidad wayúu con los europeos y, posteriormente, con los colombianos como medio de supervivencia y de mejorar las condiciones de vida a las que fueron sometidos.

El dominio español estimuló el intercambio comercial ilícito realizado por los nativos guajiros y sus descendientes asentados en las actuales entidades de Mara y Guajira. La represión, esclavitud y genocidio contra los grupos humanos indígenas, aunados a los conflictos bélicos y políticos entre las potencias colonizadoras, alentaron la negociación de especies y artículos de la localidad y otros espacios con los ingleses, holandeses y criollos, a cambio de armas, municiones y otras mercancías que les permitieran defender su organización socio-cultural, hábitos, costumbres y tradiciones.

La dinámica comercial de Mara y la Guajira se derivó del crecimiento, desarrollo y consolidación de la ciudad-puerto de Maracaibo en el occidente de Venezuela, durante los siglos XVIII y XIX que atrajo grandes oleadas de inmigrantes extranjeros y criollos, los cuales invirtieron capitales y poblaron la actual región zuliana que se convirtió en un punto importante para la entrada y salida de mercaderías naturales e ilícitas de Los Andes venezolanos, norte y sur de Colombia y de otros ámbitos de la región histórica marabina.

Este contexto se fortaleció con la explotación petrolera en el siglo veinte que influyó decisivamente en el proceso de cambios sustanciales, expresado en el desplazamiento de la Venezuela agroexportadora por la mineroexportadora. Las transformaciones geográficas, económicas y sociales aceleradas por la extracción, industrialización y comercio del petróleo y sus derivados en el estado Zulia, singular espacio petrolero, se evidenciaron en la idiosincrasia –en el modo de vivir y de ser del zuliano–, especialmente en las novísimas formas de negociar el oro negro y sus derivados lo que generaron mayores ingresos a los pequeños y grandes comerciantes.

Al incrementarse la demanda de petróleo y sus derivados a escala mundial para convertirse en fuente de energía vital para la economía y arma política de los centros de poder que incidió en las relaciones internacionales y, al mismo tiempo, revolucionó la ciencia y tecnología obligaron a los comerciantes nativos a adaptarse a esta dinámica histórica incorporando maquinarias y equipos modernos para ajustarse a los cambios que se registraron en distintos niveles e instancias, lo cual impactó el quehacer de hombres y mujeres zulianos y venezolanos.

Las localidades de Mara y Guajira no escaparon del impacto provocado por el oro negro y los cambios suscitados en el comercio dependiente de los hidrocarburos. En razón de no ser beneficiados por los ingresos del negocio petrolero administrados por los distintos gobiernos centrales y regionales de Venezuela, a los fines de encarar los principales problemas que padecen, entre ellos vivienda, vestido, alimentación y servicios básicos, estos grupos humanos encontraron en el contrabando de combustible una fuente de trabajo e ingresos para la supervivencia de la población. El modo de relacionarse de estos sujetos y de concretar el negocio de las mercancías en la frontera colombo-venezolana se fue modificando con particular énfasis en estas jurisdicciones al norte del Zulia; los colectivos sociales asentados en esos espacios estratégicos internalizaron la necesidad del consumo de combustible que demandaba el vecino país, lo que permitió que el tráfico de gasolina se sumara al comercio ilícito de distintos géneros, desplazando la comercialización de combustible a los rubros tradicionales en el negocio fronterizo produciendo cuantiosos beneficios económicos a sus promotores, pese a las medidas aplicadas por los gobiernos regionales y nacionales para encarar este fenómeno.

De acuerdo con lo planteado, la presente investigación pretende explicar el proceso histórico del contrabando de gasolina como tema contemporáneo originado en las entidades de Mara y la Guajira, lo cual servirá de referente para los docentes involucrados en la enseñanza de la historia y la geografía zuliana, sensibilizándolos ante este asunto fundamental que subyace en el imaginario de los colectivos sociales que hacen vida en el corredor fronterizo. Se trata de puntualizar los efectos negativos del comercio ilegal de gasolina, su repercusión en la población escolar, los problemas sociales de las comunidades aledañas y los órganos públicos y entidades privadas que deben confrontar este asunto neurálgico en el occidente venezolano.

El tema es sensible por los factores concurrentes que se articulan para propiciar el tráfico ilícito a través de la frontera colombo-venezolano, sobre todo para quienes se han beneficiado de este negocio: La investigación es un aporte al conocimiento histórico, por cuanto revela una realidad que debe ser atendida por las consecuencias que sufren los grupos familiares, educandos, autoridades y funcionarios que conviven en las localidades y regiones fronterizas. Es pertinente destacar que el negocio de la gasolina es un tema contemporáneo que debe ser debatido y analizado en las aulas de clases por educadores y educandos, e incorporado como contenido programático fundamental en la planificación de las cátedras de Ciencias Sociales, lo que permitirá aproximar a los docentes, estudiantes, representantes de los organismos públicos y privados con la práctica cotidiana de centenares de jóvenes que participan con sus padres, familiares y amigos en el comercio ilícito de gasolina.

En la investigación se utilizó el método histórico que permitió correlacionar las distintas variables del proceso de contrabando de combustible en el occidente de la región zuliana, exhortando a los representantes de los órganos públicos y privados implicados en el sistema educativo de la necesidad insoslayable de incluir este tema de interés esencial para la Nación en las asignaturas de historia y geografía contemporánea; situación que contribuiría a comprender el fenómeno y concienciar a la juventud vinculada con la región fronteriza de educarse, buscando otros medios lícitos de supervivencia en lugar del tráfico ilegal de combustible y evitar con ello ser presa fácil del delito, propiciado por las mafias que controlan el comercio de combustible en la frontera colombo-venezolana.

1.- Del comercio legal e ilegal de mercaderías al contrabando de gasolina en el occidente de Venezuela.

En el mundo moderno el comercio ilícito de mercancías, el tráfico de combustible y otros elementos metálicos como el oro y la plata se convirtieron en medios para mejorar las condiciones y niveles de vida de la población. Asimismo, en factores coadyuvantes de negocios lucrativos de distintos actores sociales que han visto en el comercio ilícito una fuente de riqueza fácil: En las regiones que conforman el continente americano, el canje y la comercialización ilegal pasaron a ser formas operantes en los procesos de economía informal de las naciones que en la actualidad tienen relaciones comerciales con distintos espacios en el plano internacional.

Barera (2000: 248) considera que “el comercio ilegal con extranjeros, más conocido como el contrabando, fue un fenómeno que se dio desde el inicio mismo de la conquista de la mayoría de los países del mundo y aunque para la segunda mitad del siglo XVI, el Caribe y el Atlántico contaban con la presencia común de piratas y corsarios, fue en el siglo XVIII cuando el comercio ilícito se realizó con mayor intensidad”.

En este contexto histórico, el contrabando desempeñó un rol fundamental en los tiempos en que primó la metrópoli en América, como expresión de la incapacidad de respuesta de la estructura productiva española reflejado en la mayoría de los países iberoamericanos y caribeños, ocupando esta modalidad comercial un papel de primer orden en el desarrollo de la economía, principalmente las que se evidencian por la informalidad en la producción.

Según el autor citado, estos resultados que parecieron favorecer a la metrópoli, no lo fueron en realidad; entre otras razones, porque los mercados americanos se surtieron de textiles y otras mercaderías, situación que coadyuvó al comercio ilícito sobre todo en las ciudades que históricamente se involucraron en esta práctica consuetudinaria y cuyos rasgos geográficos favorecieron este acontecimiento.

A escala internacional, el comercio ilegal formó parte de la construcción de los procesos históricos generados por la dinámica social de las regiones y su evolución; es significativo puntualizar que las relaciones comerciales ilícitas y la compra venta al margen de la legalidad se afianzó, a través de los siglos, en la América española con el coloniaje implantado por las potencias en las sociedades consideradas menos avanzadas y con dificultades para acceder a la tecnificación de los mercados, a las rutas y al intercambio legal de mercancías.

Este panorama contribuyó a la búsqueda de nuevas formas de negociar que, en un periodo de larga duración, lograría configurar una empresa clandestina organizada para comercializar mercancías de diversos rubros y artículos que fortalecieron el tráfico ilegal entre localidades, regiones y naciones a escala mundial. Esta época estuvo marcada por el comercio ilegal de los traficantes de oficio y los dueños de grandes capitales. Los comerciantes europeos conscientes de la importancia del mercado en estas latitudes del continente americano, con la firme convicción de poder obtener ingentes beneficios económicos, alentaron el comercio ilícito en las costas americanas teniendo en el contrabando su máxima expresión. Los ingleses, por su parte, fraguaron un nuevo tipo de transacción denominado contrabando de esclavos africanos, desplazando a los grupos humanos provenientes de ese continente, al Caribe y América, lo que configuró otra modalidad del comercio ilegal.

En América Latina, el fenómeno del contrabando se manifiesta bajo los parámetros de la modernidad y el desarrollo del capitalismo. Infinidad de países productores agrícolas y pecuarios acicatearon el contrabando y otras actividades ilícitas, reflejando en su devenir histórico el quehacer y el surgimiento de nuevas estrategias para la conquista del ámbito territorial. En el epicentro de estos espacios se desarrolló el contrabando, desde el siglo XVI hasta la actualidad como expresión de una práctica consuetudinaria.

Las relaciones comerciales al margen de la ley se fraguaban con la anuencia de funcionarios que ocupaban puestos claves en distintas instancias. El afán por el dinero y la obtención de recursos económicos adicionales, a través del protocolo comercial, fueron el caldo de cultivo para las operaciones financieras ilícitas con el concurso de los agentes

comerciales. Las mercancías se transportaban en flotas indias y en el tonelaje de los barcos que eran llevados hacia otros puertos, sin presentar ningún tipo de registro o la factura de compra.

Barerra (2000) sostiene que en América Latina las rutas del contrabando permitieron que el comercio ilícito se consolidara durante los siglos del coloniaje; y señala varios países que cultivaron el comercio ilegal, entre ellos México, Guatemala, Venezuela, Colombia, Brasil, Paraguay y Argentina. Estas naciones han tenido una participación importante en el comercio ilegal de mercancías, caracterizándose actualmente, por ser regiones de gran exportación e importación de combustible y alimentos como fuente principal para la obtención de recursos económicos. Colombia y Venezuela figuran entre los países con mayor índice de contrabando de combustible y alimentos en América del Sur.

El boom de la actividad petrolera emerge en Venezuela a partir de la década del veinte en el siglo pasado; Bermúdez (2011:52) señala que durante la época colonial las primeras reseñas sobre la historia del petróleo en el país se encuentran en el uso que le dieron los indígenas al líquido negro y pastoso que brotaba de los resumideros para hacer fuego, cazar, calafatear canoas, impermeabilizar canastas o con fines medicinales, y que llamaban “Mene”.

La autora precisa que los conquistadores españoles y exploradores del nuevo continente, los viajeros, cronistas y científicos dejaron constancia de estos indicios en sus informes y relatos. De ellos aprendieron para utilizarlo en preparar armas, iluminar, curar enfermos, reparar embarcaciones los piratas que incursionaron en las costas del lago de Maracaibo; también, usaban en sus naves brea y asfalto extraídos de la Cuenca.

En el gobierno de Juan Vicente Gómez se consolida la industria petrolera como forma de explotación productiva, cuya dinámica económica impactó sobre los distintos espacios y grupos humanos que estaban a su alrededor, introduciendo un modelo industrial desconocido en el país que de manera progresiva modificó los patrones de consumo, e incorporó en sus operaciones, maquinarias y tecnología moderna para la producción, manufactura y distribución especializada.

El oro negro motorizó un nuevo modo de producción en el país que operó con ingenios industriales constituyendo una de las actividades más significativas en la economía venezolana. La coyuntura alentó a los inversionistas que destinaron sus capitales en el desarrollo de esta actividad industrial que transformó el aparato productivo nacional al tiempo que demandó la incorporación de mano de obra calificada, investigaciones químicas y geológicas y estrictos controles sobre la organización del trabajo en las distintas fases del negocio petrolero.

Bermúdez (2011:70) afirma que la explotación del petróleo establece características de producción peculiares que no se habrían evidenciado, ni aplicados en el territorio venezolano, al menos en la dimensión que presentaba esta modalidad de operación capitalista; diversas fuentes señalan que el gobierno gomecista otorgó concesiones y cualesquiera tipo de facilidades a los inversionistas foráneos y nacionales en sus operaciones en el Zulia, actuando según sus intereses y adecuando los instrumentos legales al negocio de los contratistas.

Según la historiadora, las operaciones petroleras que se desarrollaron en el país consolidaron el complejo industrial de los hidrocarburos, en torno al cual se dirigieron ingentes capitales que disparan la economía con la explotación y el comercio del petróleo y sus derivados, entre éstos el combustible.

El tráfico ilegal de gasolina es una expresión de las comunidades fronterizas que hallaron en este tipo de actividad económica un medio de solución a sus necesidades esenciales. Pese a los esfuerzos por parte del Estado venezolano para atender la infinidad de problemas concurrentes en estos espacios estratégicos, donde los grupos humanos, en particular la etnia wayúu, en el caso del Zulia, recurren a prácticas ancestrales del comercio trashumante en la frontera colombo-venezolana. En torno de esta práctica ilícita emergen ciudades con características peculiares con formas de organización centradas en el tráfico comercial ilegal, lo cual aviva progresivamente los principales centros poblados fronterizos, a la par que el contrabando de combustible va generando un modo de ser y de vivir de los grupos humanos dedicados a esta actividad.

La compra venta ilícita de combustible se define como un delito y está sancionado por el ordenamiento jurídico venezolano vigente, pero el tráfico ilegal de gasolina desafía normas, leyes, reglamentos y cualesquier tipo de procedimientos frente a una realidad que lo contrasta. En la frontera viva colombo-venezolana se articula un conjunto de intereses que motoriza la economía de ambos países. La andanada ilícita del comercio en el corredor Guajira supone desplazarse entre poblados que se solidarizan con esta práctica cotidiana que tiene repercusiones políticas, económicas, sociales y culturales a ambos lados de la línea fronteriza.

Comerciantes asentados en la zona afirman que la clandestinidad de los negocios fraguados en la frontera se avivan, incluso, durante el cierre de ésta puesto que se pone en juego el ingenio de los que al margen de la ley obtienen grandes beneficios derivados del comercio ilícito, utilizando para ello múltiples mecanismos que superan los controles o la normativa que pretenda frenar sus operaciones. El arrojio de estos comerciantes es cada vez más sorprendente, con sus vehículos y tanques “full” se movilizan al vecino país a vender el combustible que resulta más barato que el agua mineral en Venezuela; de un modo u otro se salen con la suya y materializan la negociación por demás rentable, ya sea que corran con suerte y sus unidades no sean revisadas o, tal vez, sobornando a funcionarios que no resisten la fuerza del dinero.

El Gobierno venezolano subsidia el combustible cuyo precio es mínimo: 0.070 Bsf el litro de gasolina de 91 octanos y 0.097 Bsf la gasolina de 95 octanos; ello multiplica su valor cuando se cruza el Puente Internacional Simón Bolívar; al entrar en territorio colombiano el litro se transforma en 3.5 Bsf, o cuatro y cinco veces más no importando el octanaje de la gasolina². No sorprende que el comercio ilegal de combustible se incremente cada día, por citar un ejemplo, una pimpina de 20 litros de gasolina cuesta entre 70 y 100 bolívares fuertes. Esta práctica cotidiana tiene dos aristas: por un lado, saquea la economía venezolana por la cantidad de gasolina barata que se fuga del país generando pérdidas al Estado venezolano y, por el otro, se ha convertido en un

² Nailena Parra y Yerlly Núñez: Contrabando de gasolina. *Economía Frontera colombo-venezolana*, noviembre 2010. Web. http://servidor-opsu.tach.ula.ve/alum/pd_7/econo_f/froeco/ili.htm.

medio de supervivencia de los grupos humanos fronterizos. Las cifras extraoficiales señalan que el contrabando de gasolina de Venezuela a Colombia mueve unos 3.500 millones de dólares al año³.

El Gobierno nacional ha puesto en ejecución un conjunto de medidas para encarar este asunto de vital interés para la Nación venezolana. No obstante, los factores que subyacen en la frontera colombo-venezolana, por el norte del Zulia, continúan su estrategia para burlar los controles y el cerco militar activado en la zona. Aunado al tráfico de combustible, el comercio ilegal, también, tiene su manifestación en los productos básicos de la dieta del venezolano y son trasladados hacia Colombia: leche en polvo, café, harina de maíz, azúcar, mantequilla, arroz, aceite, entre otros. Las cifras que se manejan del comercio ilegal que cruza la frontera sigue siendo conservadora; Ni el Gobierno, ni los empresarios, ni los comerciantes y menos aún las mafias incursas en este delito tienen un registro que confirmen la masa de dinero que se moviliza entre Venezuela y Colombia.

Las autoridades de ambos países han desplegado un conjunto de acciones para contrarrestar este fenómeno que moviliza una cuantiosa masa de dinero. Múltiples dispositivos se han activado, reforzados por labores de inteligencia de los cuerpos de seguridad, para evitar el comercio ilícito de combustible y los productos de primera necesidad de los venezolanos, lo cual a su vez estimula la fuga de capitales del país e incide en la balanza comercial de ambas naciones.

El presente y el futuro de un grueso número de familias, “hijos de la frontera”, se ponen en riesgo cuando se toma la iniciativa de combatir esta práctica ancestral: Miles de “paisanos” se juegan la vida y comprometen su existencia con una pimpina debajo del brazo hasta coronar el objetivo. Por debajo de la estructura que une a Venezuela con Colombia una fila de hombres, mujeres, adolescentes y niños -los pimpineros- se desplazan como hormigas para realizar la proeza de llegar a la otra orilla y vender la gasolina a precios de mercado negro.

³. Idem.

2.- El negocio ilegal de la gasolina: Un tema primordial en la enseñanza de la historia y la geografía contemporánea de Venezuela.

En el estado Zulia se encuentra una de las actividades de compra-venta de gasolina más alta e importantes del país. La región se caracteriza por poseer, en la Costa Oriental del Lago, decenas de yacimientos de petróleo y gas que constituyen una de las principales reservas del país; el Sur del Lago conformado por los municipios Sucre, Francisco Javier Pulgar, Colón, Catatumbo y Jesús María Semprún, destaca por su producción agrícola y pecuaria, al igual que en el extremo oeste de la entidad con Machiques y Rosario de Perijá.

Al norte se localizan los municipios Mara, Guajira y Almirante Padilla, los dos primeros son ricos en minas de carbón y el tercero es uno de los destinos turísticos más visitados de la región. Un dato histórico significativo es que “desde hace años, los pobladores de la península (colombo-venezolana) de la Guajira, para poder subsistir, han negociado con la gente que utiliza y transita su tierra. En la colonia lo hicieron con los ingleses y holandeses a espaldas de los conquistadores españoles”⁴. El profesor Nemesio Montiel -autor de varios libros sobre la cultura wayúu-, recuerda que a “comienzos del siglo pasado se fundó Castilletes por comerciantes provenientes de Coro, Sinamaica y Maracaibo. Los wayúu intercambiaban animales, pieles, dividive y talco por alimentos, ropa y enseres. Después se produjo el comercio con las Antillas a través de Puerto López y posteriormente se fundó Maicao convertido en el principal centro comercial de la Guajira colombiana. A esta práctica de los grupos aborígenes la denominaron contrabando de introducción y extracción”⁵. Lejos de los centros de poder, los indígenas desarrollaron formas de mercaderías y tráfico de todo tipo para afrontar la miseria, el hambre, el desempleo y la indiferencia de un Estado que les negaba su razón de existir como sujetos. Frente a una realidad adversa, estigmatizados por los alijunas y los órganos de poder, los wayúu inventaron sus propios mecanismos de defensa y se abrieron paso en la frontera colombo-venezolana.

⁴Nemesio Montiel Fernández: “Soluciones a los problemas wayuu”. *Panorama, Maracaibo, domingo 11 de marzo de 2012, sección Opinión, p., 12.*

⁵Idem.

Mara y Guajira se convirtieron en espacios propicios por sus condiciones geográficas y humanas para el desarrollo y consolidación del comercio ilegal de productos y la compra venta ilícita de gasolina, a lo que se agregan factores como la ventajosa posición geopolítica por ser localidades fronterizas, cuya vías principales son la entrada y salida del comercio venezolano por el norte del estado Zulia.

Estos espacios se convirtieron en un periodo de corta duración en el mercado principal para la venta natural y prohibida de combustible, surgiendo numerosos colectivos sociales dedicados a la transacción de los derivados del petróleo y de alimentos que exportaban al vecino país, sin control gubernamental. En torno del contrabando de diesel y gasolina venezolana hacia el departamento de la Guajira colombiana, éste es un asunto internalizado por los pobladores de los municipios Mara y Guajira que prefieren mantener una especie de “código secreto” entre ellos. Frente a un desconocido nadie habla abiertamente del “bachaqueo”, como llaman al tráfico ilegal de combustible que a través de diferentes tipos de vehículos recorren las rutas para negociar ilícitamente la gasolina, sin el permiso requerido. La Ley sobre el Delito de Contrabando y otros instrumentos jurídicos tipifican y sancionan los actos y omisiones que constituyan ilícitos penales o administrativos en materia de contrabando. Pese a esta prohibición, no hay concienciación en los grupos humanos que se dedican a explotar el comercio ilegal de combustible por los ingresos económicos que ello genera, por lo que es necesario que se diseñe una estrategia orientada a educar a la población sobre los riesgos que implican colocarse al margen del Estado de Derecho, desafiando los dispositivos que intentan neutralizar esta práctica.

El comercio intraregional de subsistencia pretende resolver los problemas de hombres y mujeres de fronteras, mientras los gobiernos aún no definen su política indígena, social y fronteriza en este territorio de importancia geopolítica y geoestratégica. Leví Fuenmayor, tesorero de la cooperativa Suumulianwayuú, refiere que “las cooperativas los obligó a organizarse y confirmó que mediante una operación de inteligencia se constató que cerca de 70 millones de litros de combustible son sacados por los contrabandistas, y nos afecta enormemente porque nosotros vendemos el litro de gasolina en Colombia a precio internacional, y las estaciones de servicio prefieren comprarle más barato a los

contrabandistas”⁶. “Yo pienso que nosotros no vendemos ni la cuarta parte de lo que se llevan los contrabandistas, y allá se nos pone dura la cosa porque los precios de ellos son más baratos”⁷, corrobora Emilia Paz, de la cooperativa Coopewa.

“Estos datos contrastan con los suministrados por el alcalde del municipio Guajira, Hebert Chacón, quien sostiene que de acuerdo con las cifras aportadas por varias cooperativas se estima que el contrabando de extracción oscila de 40 a 50 millones de litros mensuales. Pero nada se ha certificado porque no existe control”⁸. Aunque el Gobierno municipal trazó lineamientos en esta materia para restringir y controlar el tráfico de combustible, todavía se van por la frontera colombo venezolana centenares de litros de gasolina que no son registrados.

El ex jefe del Comando Regional No 3 de la Guardia Nacional Bolivariana, general Julio Yépez Castro, actual director del Cuerpo de Policía del Estado Zulia, admite una realidad que no se puede esconder:

Nosotros hemos tenido que reconocer que las cooperativas de transporte de combustible no han logrado su cuota asignada por el Ministerio de Energía y Petróleo por la competencia ilegal de las mafias”. Once (11) fueron las cooperativas de los municipios Padilla, Mara y Guajira legalizadas por el Gobierno nacional en el 2005 para fijar una cuota mensual de once (11) millones de litros de combustible que son transportados a Colombia. Leví Fuenmayor señala un dato que, según él, redujo la cuota del Ministerio de Energía y Petróleo a 60 por ciento, lo cual se mantiene hasta hoy: la instalación de las siete bases militares en Colombia por parte del los Estados Unidos⁹.

⁶ Teniente Miguel Prieto: “El contrabando de combustible venezolano sigue intacto en la Guajira” Web. <http://www.correodelorinoco.gob.ve/nacionales/contrabando>.

⁷Idem.

⁸Idem.

⁹Idem.

La mayor parte del combustible de gasolina, desde el punto de vista espacial, tiene salida por la carretera binacional Troncal del Caribe que comienza desde el centro de Maracaibo, siguiendo por la Plaza de Toros, con dirección norte pasando por varias poblaciones entre la que se cuentan: Puerto Caballo, Santa Cruz de Mara, las Cruces y el sector denominado La Nueva Lucha, de allí en línea recta hasta la población de El Moján conectándose inmediatamente hasta la frontera del municipio Mara en el puente Rio Limón, donde el contrabando ilícito de gasolina es más intenso. Al noroeste desde el Sector Nueva Lucha hasta la población de Carrasquero hay un desembarcadero de pipas en el sector "EL Colorado", allí el río Limón sirve de medio de transporte hacia las inmediaciones de Maicao.

El transporte del combustible se realiza por tierras abiertas para obviar los puntos de control; cuando el paso se torna difícil en la cabecera del Puente del río Limón, los bachaqueros toman rutas de acceso perimetral que los lleve a sus destinos para descargar y vender la gasolina al mejor postor. Los caminos de tierras por la localidad de Carrasquero se han convertido en rutas provisionarias del tráfico ilegal de gasolina.

El comercio ilegal de combustible está bajo el control de los bachaqueros¹⁰ que sin escrúpulos de ninguna naturaleza sobornan a las autoridades de la zona (Guardia Nacional, Policía Regional, Policía Municipal, entre otros) a los fines de conducir el combustible hasta el sitio donde será vendido. Paralelo a los riesgos que implican estas prácticas clandestinas, existen otros elementos que concurren en este asunto neurálgico en la frontera. Los enfrentamientos entre militares y wayúu en el intento de estos últimos de desconocer los controles de seguridad para cruzar la línea fronteriza, ha arrojado en los últimos meses un número de muertos, lesionados y detenidos en la puja contra el delito.

En Mara y Guajira, la realidad del tráfico ilegal de la gasolina es evidente porque son los espacios principales por donde transitan todo ¹⁰Despectivamente, las llamaron Chinas, Camellas, Hormiguitas, Gasolineros y ahora Bachaqueros: los gobiernos locales, regional y nacional tienen que asumir su responsabilidad con soluciones a los wayúu, plantea Nemesio Montiel en un artículo publicado por el diario Panorama, Maracaibo, domingo 11 de marzo de 2012, sección Opinión, p.,11.

tipo de vehículos, incluso algunos con doble tanque, para abastecerse en las estaciones de servicio que operan en las diferentes parroquias, entre ellas, Ricaurte, Tamare, San Rafael, La Sierrita, Luis de Vicente y Monseñor Sergio Godoy, con rutas de acceso hacia el municipio Guajira y desde allí hasta Colombia delineadas a través de la carretera internacional Troncal del Caribe, cuyos espacios presentan condiciones que favorecen esta práctica de comercio ilegal.

El tráfico ilegal de gasolina en estas jurisdicciones es, también, causa de accidentes viales y atropellos a personas ajenas a este negocio; los contrabandistas reacios a la norma se desplazan de un lugar a otro, a veces sin respetar la convivencia ciudadana. Ni los representantes gubernamentales, y menos aún el sistema educativo venezolano tiene capacidad de respuesta frente a estos hechos que atentan contra la propia seguridad de los pobladores de la frontera y zonas aledañas. El comercio ilegal sigue activo incorporando un contingente de seres humanos a quienes el Estado venezolano pareciera no importarles. De ahí que desde los centros de enseñanza deben diseñarse estrategias educativas encauzadas a coadyuvar a la solución del problema en el cual participan estudiantes, educadores, padres, familiares y representantes junto con las autoridades.

En las unidades educativas de Mara y Guajira no se prevén, por ahora, las líneas de acción para encarar esta situación. Es necesario planificar jornadas, charlas, talleres, reuniones y eventos que apuntalen a incluir en el proceso de enseñanza, tácticas y estrategias como herramientas fundamentales dirigidas a las comunidades para encarar el tráfico ilegal de combustible y los riesgos en ciernes cuando se recurre a este tipo de actividad.

El bachaquero emerge de la población de los municipios Maracaibo, Mara y Guajira como una respuesta a las decenas de problemas que padecen los grupos más vulnerables, sobre todo los wayúu. Su nombre deriva de su semejanza con el movimiento de estos insectos sociales caracterizados por actuar en grupo en el transporte de alimentos. En el caso de las personas conocidas como bachaqueros, el trabajo en conjunto es traficar recipientes con combustible dirigido a la frontera con Colombia. Los bachaqueros del municipio Guajira abastecen los

tanques y recipientes en las estaciones de servicio de Mara y Maracaibo, por cuanto en la Guajira sólo hay dos estaciones para el surtido de gasolina, lo cual dificulta cumplir con el suministro de combustible a los contrabandistas. La compra venta de gasolina genera cuantiosos ingresos a los colectivos sociales que la practican, sin medir el riesgo que supone para la población el desplazamiento de infinidad de vehículos que -como una bomba de tiempo-, cruzan los centros de mayor afluencia de estos grupos humanos.

Mientras el precio de combustible sea rentable para el negocio de quienes viven del comercio ilegal, será difícil restringir dicha actividad. “Desde otro punto de vista, el verdadero daño y su profundidad, está en las grandes remesas que se negocian en alta mar, en gabarras y barcasas en transacciones paralelas con PDVSA”¹¹, en consecuencia, el problema persistirá y seguirá afianzándose, si no existe voluntad política para asumir con firmeza, sin concesiones de ninguna naturaleza, este fenómeno en torno al cual concurren múltiples factores arraigados, incluso, con la delincuencia organizada y los grupos de poder al margen del Estado de Derecho. Es insoslayable que se establezcan las líneas de acción y se apliquen los correctivos adecuados, junto con las estrategias orientadas a la ejecución de programas educativos en las instituciones y centros de enseñanza, incorporando en las asignaturas fundamentales como historia y geografía contemporánea, en las ciencias sociales en general, este asunto neurálgico. Los educadores y educandos deben abordar con conciencia y responsabilidad este fenómeno para minimizar la participación de los niños, niñas, adolescentes, jóvenes y adultos en el tráfico ilegal de combustible y de otros productos, contrarrestando los daños colaterales y el peligro de perder la vida en los afanes fronterizos.

El Gobierno que presidió Hugo Chávez creó el distrito militar fronterizo al norte del estado Zulia para atenuar esta situación; igualmente la activación de diferentes dispositivos de seguridad -entre ellos el chip en los vehículos- y el incremento de las restricciones en los puntos de control, aun cuando el problema del comercio ilegal de combustible persiste. Las mafias que actúan a ambos lados de la frontera colombo-venezolana siguen utilizando subterfugios para violar la nor-

¹¹ Israel Fernández Amaya: “Cuidado con los guajiros”. La Verdad, Maracaibo, 16 de marzo de 2012, sección Opinión, p. a4.

ma, e intentar quebrar con la fuerza del dinero mal habido a los agentes del Estado nacional. Las diecisiete (17) estaciones de servicio de los municipios de la subregión Guajira (Mara, Guajira y Almirante Padilla) incorporarían el sistema automatizado para el expendio de gasolina, de acuerdo con una propuesta presentada por la Alcaldía de Mara junto con autoridades militares y los representantes del Ministerio de Energía y Petróleo (Menpet)¹².

Luis Caldera, burgomaestre mareense, anunció que esa iniciativa gubernamental impulsada por el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Energía y Petróleo, se está aplicando en los municipios fronterizos del estado Táchira. Dijo que funcionará como plan piloto y, también, según él deberían automatizarse las estaciones de servicio del noroeste de Maracaibo, las cuales son utilizadas por los llamados “bachaqueros” (contrabandistas) para abastecerse de combustible y negociar en Colombia¹³.

Por los momentos, el Ministerio del Poder Popular para la Educación (MPPE) no ha diseñado estrategias en materia educativa para contrarrestar la fuerza de trabajo incorporada al contrabando de gasolina. Los parlamentarios siguen pariendo leyes que restringe la incorporación de niños, niñas y adolescentes en labores que atenten contra su dignidad. El desconocimiento de la ley no la exime de ser cumplida. Se impone una campaña permanente de información con el uso de los medios de difusión para concienciar a la población, en torno de los riesgos y perjuicios sobrevenidos del comercio ilícito de combustible y el contrabando en todas sus formas. La primacía de este fenómeno, en los centros poblados de la frontera, es una de las causas de la deserción escolar y de la apatía de los adolescentes para estudiar y formarse, en los distintos niveles de la educación pública, obligatoria y gratuita. Esta situación se refleja en el estudiantado que no tiene méritos académicos y en aquellos que no les interesa obtener una profesión que garantice satisfacer las necesidades básicas de alimento, vestido y vivienda.

¹² *Alcaldía de Mara presenta plan para frenar el contrabando de gasolina. La Verdad, jueves 10 de febrero de 2011. Web. <http://laverdad.com/detnotic.php?CodNotic=52087>*

¹³ *Idem.*

El tema propuesto sobre el contrabando de combustible es una investigación con pertinencia social para los estudios geohistóricos, entre otras razones, porque este asunto no ha sido abordado en profundidad por los órganos públicos, ni privados, ni por individualidades, ni por los actores sociales involucrados. Más allá de la pertinencia de la temática se trata de comprender el impacto social que se deriva del tráfico ilegal de gasolina como la principal actividad económica y social de los municipios Mara y Guajira del estado Zulia.

Al estudiar los factores que permiten explicar esta actividad, no ha sido tarea fácil el abordaje por los riesgos y las implicaciones sociales, culturales, económicas, políticas y jurídicas de este asunto. Al igual que por los sujetos involucrados en esta práctica ancestral convertida en un hecho de carácter delictivo, sancionado por las leyes venezolanas. La presente investigación es un aporte histórico a la claridad de este flagelo que se enseñoera en la frontera colombo-venezolana.

Consideraciones Finales

Al analizar el proceso histórico del contrabando de gasolina se determinó que es un fenómeno que responde a un período de larga duración, consolidado en las zonas fronterizas y que es asumido por los wayúu con un sentido de pertenencia, afianzado por la práctica ancestral del comercio colombo-venezolano. El tráfico ilegal de combustible junto al contrabando de otras mercaderías, se convirtieron en un medio para garantizar la supervivencia de los grupos humanos trashumantes.

Al reconstruir las rutas del contrabando de gasolina que atraviesan los municipios Mara y Guajira, en jurisdicción de la República Bolivariana de Venezuela hasta el departamento de la Guajira, Colombia, se confirmó que la conexión tiene su punto de origen en la ciudad de Maracaibo para empalmar con las localidades ubicadas al norte del estado Zulia y cruzar la frontera dejando a su paso una estela de complicidades que atentan contra los intereses del país.

Sin lugar a dudas en Venezuela uno de los problemas neurálgicos que padecen las regiones fronterizas es el contrabando de combustible hacia Colombia, tomando en cuenta que el litro de gasolina es barata

comparada con los precios del combustible en el país vecino, donde vale cinco o seis veces más, dejando un lucro incesante para las mafias que controlan el comercio ilícito. En las últimas décadas, el Estado venezolano ha sido impotente frente a este fenómeno que se ha venido acentuando en los estados fronterizos, aun cuando actualmente ha habido iniciativas por parte del Gobierno nacional para encarar este asunto que se ha convertido en un problema de Estado, al punto que se comenzaron a utilizar dispositivos de control de combustible en los vehículos y se crearon los distritos militares en las jurisdicciones fronterizas, a los fines de disuadir a los comerciantes y a las mafias del contrabando de gasolina. No obstante, en el estado Zulia se han registrado enfrentamientos entre los efectivos militares y miembros de la etnia wayúu que se consideran con derecho a continuar con esta práctica consuetudinaria heredada de sus ancestros. Aun el problema persiste y el tráfico de combustible le sigue generando cuantiosas pérdidas a la economía del país.

En cuanto al contenido programático del Ministerio del Poder Popular para la Educación la presente investigación no ha sido considerada, a modo de ser incorporada, en la planificación de las asignaturas Historia de Venezuela o de Geografía de Venezuela como tema contemporáneo para el aprendizaje crítico; ello implica proponer el diseño de estrategias y nuevos contenidos referidos a la problemática para incentivar la producción de conocimientos en la lucha de los valores y antivalores arraigados.

El contrabando ha sido tipificado como delito, pero los grupos humanos fronterizos se resisten al cumplimiento de la norma por los ingresos que éste genera. El desafío planteado en el proceso educativo consiste en que desde las aulas de clases surjan los nuevos actores-estudiantes y profesores- con conciencia crítica que yendo a la raíz del mal, asuman su papel para cambiar la correlación de fuerzas e incidir en la transformación de una estructura desigual que le niega a los pobladores fronterizos el derecho a existir como sujetos y colectivos sociales.

La cuantiosa cifra proveniente del comercio ilegal en la frontera colombo-venezolana es utilizada como arma para la violación de las normas y el soborno de los representantes del Gobierno en los puntos de control. Las mafias siguen operando y aprovechan cualesquier res-

quicio para imponer su voluntad por encima de los intereses del país. Se requiere el concurso de los individuos involucrados para encarar un problema que ponen en riesgo la soberanía y la supervivencia de miles de familias que dependen de esta práctica ancestral. El contrabando es un problema con diversas aristas que demanda ser abordado con entereza y ponderación, desde el punto de vista cultural, económico, político, jurídico y social, para lo cual el esfuerzo debe ser mancomunado, sin lesionar derechos fundamentales de las comunidades indígenas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Barrera, Monroy Eduardo (2000). "Mestizaje, comercio y resistencia. La Guajira durante la segunda mitad del siglo XVIII". **Cuadernos de Historia Colonial**, Título VI Bogotá: Instituto colombiano de Antropología e Historia, p. 246.

Bemúdez Briñez, Nilda (2011). **De la historia escrita al documento histórico. Propuesta metodológica para producir conocimiento histórico mediante el discurso audiovisual. Caso el Zulia petrolero.** Alemania, Editorial Académica Española.

Cardozo Galué, Germán (1991). **Maracaibo y su Región histórica. El circuito agroexportador 1830-1860**, Maracaibo, Editorial de la Universidad del Zulia., (Colección centenario, núm. 1).

Prieto, Miguel (Agosto, 2010). "Contrabando de combustible venezolano sigue intacto en la Guajira". **El Correo del Orinoco. La artillería del pensamiento**. Revisado el 23 de noviembre de 2012. <http://www.correodelorinoco.gob.ve/nacionales/contrabando>.

Urdaneta Quintero, Arlene (1992). **El Zulia en el Septenio de Guzmán Blanco**, Maracaibo, Editorial de la Universidad del Zulia.

"Alcaldía de Mara presenta plan para frenar el contrabando de gasolina." **La Verdad**, jueves 10 de febrero de 2011. Web. <http://laverdad.com/detnotic.php?CodNotic=52087>