

# La revuelta de los gandoleros del Táchira

**MERCEDES PULIDO DE BRICEÑO**

"El narcotráfico también tiene inversiones en la modernización y satelización de la flota, y muchos fletes los cobran a la mitad de su costo para lavar el dinero.

La realidad es que los venezolanos no podemos transportar en Colombia, y los colombianos actúan libremente, protegidos, y de paso nos marginan en Venezuela".

**Mientras las aseguradoras colombianas dan cobertura a todos los países andinos con un solo costo de 4.5% del valor de la gandola, nosotros los venezolanos, si queremos transportar a Colombia, tenemos que pagar cinco seguros contra una sola póliza.**

**M**ientras se realizaba la II Cumbre de Presidentes en Santiago de Chile, con la inevitable discusión y firma de convenios de cooperación para fortalecer la integración latinoamericana, en la frontera colombo-venezolana, concretamente en el Táchira, se paralizaba el libre tránsito de mercancías con grandes pérdidas comerciales e industriales. De todos es conocido el incremento del intercambio comercial entre ambos países, que hoy llega a cerca de dos mil millones de dólares y el eje San Antonio del Táchira - Ureña - Cúcuta, es un paso estratégico importante.

El conflicto estalla abiertamente el 15, de abril cuando los gandoleros venezolanos paralizan todas las actividades debido a la falta de reciprocidad y a la desigualdad de condiciones laborales para la carga pesada pautada en el Acuerdo de Cartagena. De inmediato, reciben el apoyo del Bloque Parlamentario en pleno, de la Asamblea Legislativa y del Gobernador del Táchira, quien a los pocos días, dada la carencia de atención y discusión por parte del gobierno central, declara el estado de emergencia regional. Pareciera que lo que sucede y se vive en el Táchira y en especial en la frontera no interesa como problema nacional ya que no amenaza la tranquilidad central: es "otro país".

## ¿CUAL ES LA RAÍZ DEL PROBLEMA?

Ante el exceso de carga en el transporte pesado, que llegaba hasta 60 y 70 toneladas, con el consecuente deterioro de nuestras carreteras y puentes, Venezuela estableció un límite en 32 toneladas. Este cambio significó, de un día para otro, el tener que incorporar el doble de camiones para transportar la misma carga dentro del país. En el acuerdo inicial, las gandolas colombianas y venezolanas traían o llevaban la carga hasta su destino final y regresaban vacías. Hoy en día, esto tiene otra realidad. Va-

rios transportistas venezolanos señalan que el gobierno colombiano, los sindicatos y las empresas transportistas siguen imponiendo este control, impidiendo cualquier carga en el retorno, mientras que las gandolas colombianas regresan con carga desde Venezuela libremente.

Por otra parte, la carga venezolana no tiene seguridad en territorio colombiano, porque, al pasar la frontera, en la primera alcabala de la guerrilla, les queman las gandolas; de allí, que las empresas venezolanas prefieren utilizar transporte colombiano, que paga el seguro de la guerrilla y tiene asegurada su mercancía, o los transportistas venezolanos tienen que "apoyarse" en las empresas colombianas, quienes les colocan un sello, que significa el 30 o 40 por ciento del monto del flete, a las gandolas venezolanas, como salvoconducto.

Un colombiano que lleva carga hasta Puerto Ordaz no regresa vacío, porque las empresas colombianas han habilitado grandes campos de almacenamiento al otro lado del río Orinoco, controlando las posibilidades de transporte y cargando hasta 70 toneladas por gandola, con lo cual quitan el trabajo a dos gandolas venezolanas. "No es un problema de que tengan mas tecnología, sino que tienen la infraestructura y la ausencia de control venezolano para el exceso de carga, y nuestras autoridades "les brindan toda la seguridad".

Además, las concesiones para la administración de las carreteras han eliminado, o no funcionan, las estaciones de pesaje de carga. Uno de los transportistas fue enfático al señalar que "para trabajar en Venezuela, tiene que afiliarse a cualquiera de las cinco grandes empresas colombianas, porque, como ellas sí pagan..., nuestras autoridades les dan toda la protección, y nosotros somos reacios a estar "mojando la mano". El transporte internacional es simplemente "el parapeto" de una invasión general del mercado nacional. La resolución 399 del Acuerdo de Cartagena

es la forma de controlar el 80 por ciento de la carga nacional.

¿Y por qué no pueden los venezolanos actuar igual en Colombia? Hay una situación de "guerra" y de inseguridad, no se puede circular sin pagar a la guerrilla y ninguna empresa quiere perder su mercancía ni ningún seguro venezolano cubre esta eventualidad.

Pero, además, no olvidemos "que el narcotráfico también tiene inversiones en la modernización y satelización de la flota, y que muchos fletes los cobran a la mitad de su costo para lavar el dinero. Esto es algo más que competitividad. Ya que, con fletes a mitad de precio, no se entiende cómo pueden pagar gandolas que valen más de ochenta millones de bolívares. La realidad es que los venezolanos no podemos transportar en Colombia, y los colombianos actúan libremente, protegidos, y de paso nos marginan en Venezuela". Ésta fue la opinión compartida de un grupo de transportistas en la frontera. Tenemos ejemplos claros: por ejemplo: "cargamos en Conduven en La Victoria unas tuberías para las petroleras en Chopal en Colombia; pero nos contrató una empresa colombiana, porque como venezolanos no podíamos ir a una zona guerrillera. Ya tuvimos un incidente: a dos gandolas venezolanas las habían quemado y botado la carga porque no estaban afiliadas a las colombianas ni pagaban la cuota como en cualquier mafia.

Un caso concreto nos relatan: es el transporte del carbón del norte de Santander que va a Europa. Éste pasa por San Antonio, La Fría, El Vigía, y va a dar al puerto de La Ceiba, al sur del lago de Maracaibo. "Ahora resulta que ese transporte lo han tomado los colombianos, y sacaron a las gandolas venezolanas. ¿Cómo hicieron? Pues, compraron unos terrenos en la zona de Orope y una flota de 50 camiones 350 pequeños, que pueden cruzar el puente Puerto Santander, y llevan el carbón a patios de depósito.

La gandola que pasa por San Antonio va con 32 toneladas, viene hacia Orope, en donde le cargan 30 toneladas más, y sigue a La Ceiba sin ningún control, destruyendo lo que Ud., ve los puentes de la Panamericana". Esto, por supuesto, abarata el flete y es una competencia desleal por falta de control nuestro.

## EL PUERTO SECO COMO ALTERNATIVA

Ante la magnitud del conflicto, Caracas y Bogotá han tenido que actuar. La presión de transportistas, representantes políticos, sindicatos, ha llevado al despacho de Industria y Comercio, Cordiplan y Transporte y Comunicaciones a establecer un plazo de 30 días para acciones correctivas; sin embargo, la desconfianza también obliga a establecer un grupo de seguimiento y control de las decisiones en materia de permisología (las empresas colombianas sacan los permisos en menos de treinta días; a las venezolanas les puede llevar dos años o más, aun cuando el MTC debería responder en menos de 30 días), controles efectivos aduaneros, dumping comercial, régimen tributario, políticas de seguridad y sanciones al cabotaje. "Cuando se plantean estos problemas, lo que hay en las autoridades nuestras es histerismo". Entonces se plantea que ya que no existe una igualdad de condiciones; lo que se pide al gobierno es volver al puerto seco, que significa que los colombianos y los venezolanos traigan la mercancía hasta San Antonio y Cúcuta, y cada uno que haga su transporte interno, esto es, que el "chuto" sea del país en donde se transporta, y lo que se desconecte y transfiera sea el remolque con la carga. Porque el acuerdo de Cartagena era para todos los países andinos; pero resulta que los sindicatos ecuatorianos, que tuvieron la misma situación, se dejaron de "pistoladas", y no permiten la carga en su territorio.

## NO HAY SEGURIDAD JURÍDICA

Un colombiano, para transportar en Venezuela, necesita un solo seguro. Dentro de la resolución 399 estaba previsto que los países participantes deberían emitir la póliza andina de transporte. Resulta que las aseguradoras venezolanas sólo dan cobertura en Venezuela por razones fundamentales de seguridad ante una situación de guerra. Mientras que las aseguradoras colombianas dan cobertura a todos los países andinos con un solo costo de 4.5% del valor de la gandola, nosotros los venezolanos tenemos que tener seguro de responsabilidad civil, que sólo me cubre aquí, el seguro de casco, que sólo me cubre aquí, y sacar nuevamente estos dos seguros en Colombia para que me cubra allá, y luego la póliza andina de transporte en Colombia. "Si queremos transportar a Colombia, tenemos que pagar cinco seguros contra una sola póliza".

Hay un compás de espera de treinta días. Caracas y Bogotá discuten lejos de la realidad de todos los días. Las autoridades y la gente del Norte de Santander y el Táchira están dispuestos a no ceder a "ilusos acuerdos de mesa", ya que ambos están afectados directamente, y esto ya tiene cinco años de problemas. Si no se logran nuevos caminos legales y Venezuela no construye su propia institucionalidad y protección ciudadana, están dispuestos a volar puentes y trancar totalmente el tráfico, porque no puede haber integración en donde las condiciones de desigualdad crecen y se consolidan.

### MERCEDES PULIDO DE BRICEÑO

Psicóloga Social, ex Ministra de la Familia, Directora de SIC