



LOS PEAJES WAYUU, COMO ADAPTACIÓN SOCIOCULTURAL

La historia y la etnografía señalan que los wayuu son versátiles, dúctiles y creativos cuando se trata de ajustarse social y culturalmente a las influencias e innovaciones que se le plantean desde el entorno en donde se convive. El uso de las armas, el carro, la navegación, la destilación, el buceo, las bicicletas, el caballo, conservación de carnes, el pastoralismo y el manejo de ganado vacuno, son alguno de los ejemplos.

Los llamados “peajes” en las rutas de transporte en territorios ancestrales wayuu, hacen parte de este conjunto de adaptaciones socioculturales que hicieron los wayuu del modelo de alca-bala que como institución económica colonial que trascendió a la república, se utilizó como

punto de control militar, fiscal y aduanero en la Alta Guajira para impedir el libre comercio que se mantenía históricamente con Venezuela y las islas del Caribe (Aruba, Curazao y Bonaire) a través de Puerto López y Bahía Portete.

Desde los primeros años de la década de los treinta y hasta los setenta, el país mantuvo una política económica cerrada a las importaciones de bienes de consumo de los hogares, y los puntos de control terrestre, resultaban estratégicos para limitar el comercio a través de los puertos clandestinos de la península. Por ello, las alca-balas de origen aduanero fueron muy usuales en la zona costera de la Alta Guajira.

Durante la vigencia de modelo de desarrollo hacia adentro, especialmente, en la fase de promoción de exportaciones, con el incremento de los aranceles se estimuló la producción de la industria nacional en donde el comercio externo de materia prima como el café sirvió para realizar las importaciones de bienes de capital o maquinarias.

Por disposición del gobierno nacional, a través de las alcabalas se realizaban esfuerzos para disminuir el contrabando de café, azúcar, tela, whisky, ginebra, cerveza, cigarrillo y todo tipo de alimentos en el marco de un proceso de intervención económica para imponer un modelo de desarrollo de corte proteccionista que beneficiara a la industria nacional asentada mayoritariamente en Bogotá.

Los “peajes” a pleno sol que los niños, niñas, mujeres y ancianos wayuu localizan en las maltrechas trochas en las zonas del resguardo de la Alta y Media Guajira en donde solicitan y reciben aportes en dinero y en especie, a cambio de permitir el paso de los vehículos que por diversas causas tienen que transitar y penetrar en el territorio ancestral, especialmente, en los municipios de Uribia, Maicao, Manaure y Riohacha, también se pueden identificar como una práctica de gestión del territorio que los adultos wayuu tomaron en la frontera de los soldados colombianos y venezolanos que en La Guajira se reconocen como “chirrincheros, que se ha masificado en diferentes corredores viales hacia los destinos turísticos.

Su adaptación y ampliación ha tenido diversas etapas, en función de las actividades económicas en crecimiento o en bonanzas y su incidencia espacial. La primera, se puede ubicar en la década de los años cincuenta, con el incremento de las actividades comerciales que se realizaban sobre las rutas de transporte terrestre de la

sal, el talco, el yeso, pasos fronterizos informales y sobre los puertos naturales de Media Luna y Portete.

En dichas rutas, los wayuu adultos de la zona se acercaban a las vías al terminar de llover para tapar los huecos, zanjas y huellas profundas que dejaban los pesados camiones llenos de mercaderías. Por ese trabajo solicitaban una contribución generalmente en dinero a los conductores que pasaban por dicho sector. Algunas veces, los dueños de barcos, mercancías y de vehículos pactaban la entrega de dinero en efectivo a cambio de estos servicios en la vía, permitiéndoles un viaje rápido y seguro.

Una segunda, se encuentra relacionada con la bonaza marimbera, en donde se abrieron nuevos caminos hacia la costa (Mayapo - El Pájaro en Manaure) y a las pistas de aterrizajes clandestinas, localizadas en el corredor de Cucurumaná - Mongui (Riohacha). El paso de los vehículos cargados se tasaba por un aporte mensual y por provisiones que los propietarios de la marihuana acercaban a las familias wayuu del área para mantener su apoyo estratégico.

En la década de los ochenta, se inició la construcción de la infraestructura del complejo carbonífero del Cerrejón. El desarrollo de la carretera que partió el territorio del resguardo, la línea férrea y el desarrollo de Puerto Bolívar, requirió mover altos volúmenes de materiales de construcción que fueron sacados de los diferentes territorios ancestrales que bajo la modalidad de baldíos nacionales se incluyeron como parte del territorio concesionado para la explotación y exportación de carbón. Así se formaron diferentes áreas de préstamos desde donde se extrajo el material de construcción, densificándose los medios de transporte, que requerían pasar caminos y predios de los wayuu.



La actividad de construcción del complejo portuario, incluyendo la carretera y el ferrocarril, utilizaron de manera intensiva el transporte terrestre y los adultos al paso de los vehículos instalaron alambres, cuerdas y cadenas con candados para solicitar apoyos económicos, generalmente en efectivo para adquirir elementos básicos del consumo familiar.

Durante la década de los noventa e inicio del siglo XXI, los “peajes” de los wayuu comienzan a proliferar en las rutas de los puertos y de la frontera con Venezuela debido a la formalización de la Zona Aduanera Especial. La activación de la introducción de mercancías desde Puerto Nuevo y la comercialización frecuente de gasolina de origen venezolano que posteriormente vendían en las zonas urbanas de La Guajira, el Cesar, Santa Marta y Barranquilla activaron las cadenas y cuerdas en las trochas.

Como resultado de ello, los concesionarios del Puerto de Nuevo, acordaron compartir parte de los resultados de su ejercicio comercial anual con los dueños de los territorios vecinos para permitir el acceso al puerto, lo que fue incumplido, generando la masificación de los peajes

desde Casa Eléctrica hasta la propia entrada del puerto. Con estos hechos se marca la tercera etapa de adaptación en torno de dos negocios altamente rentables, lo que determinó que el paso de los camiones llenos de mercancías y pimpinas de gasolina se tasaran con un pago en efectivo de acuerdo a las capacidades de los vehículos.

Muchas veces, la tarifa se escribía en un cartel al lado de los palos que sostenían las cadenas o cuerdas que limitaban el paso. Los pagos en especie, desaparecieron y se multiplicaron las transacciones en efectivo por el paso continuo carros. A diferencia de las anteriores etapas, en esta se presentó un proceso de acumulación de capital que muchos wayuu utilizaron para el mejoramiento de vivienda y compra de terrenos urbanos especialmente en Uribia.

Si bien las actividades portuarias se mantuvieron como parte de la Zona Aduanera Especial de Uribia, Manaure y Maicao, las de la frontera, decayeron con el colapso del modelo económico venezolano. Los camiones “bachaqueros” o de comercio al detal ya no circulaban continuamente por las rutas de la Alta Guajira procedentes del mercado de los Filuos cercano a la ciudad de Maracaibo. Igualmente, fue desapareciendo el comercio interfronterizo de gasolina con el declive de la producción de petróleo y con ello se expandieron las cadenas y cuerdas para solicitar contribuciones a los vehículos que llevaban y traían personas al cierre de la frontera colombo venezolana.

La actual etapa de los “peajes” se determina por estar centrada en una actividad que llevan a cabo los niños, niñas, mujeres embarazadas y ancianos wayuu quienes generan mayor empatía con los que vienen de lejos de los cuales aspiran a recibir una contribución voluntaria. El papel de los adultos y jóvenes se ha reducido a la aprobación de dicha actividad, el control y a la gestión de riesgos.

Esta modalidad aparece con fuerza por el debilitamiento de los programas de subsidios en alimentos brindados por el gobierno del presidente Chávez a través de la Misión Mercal, mediante la comercialización y mercadeo en forma directa y permanente de productos de la canasta familiar y cuya cadena de distribución se extendía al territorio wayuu del norte y centro de La Guajira.

Otra de las razones se encuentra en la densificación del territorio con la presencia de un importante volumen de wayuu retornados de la parte periurbana de Maracaibo, que imitando a la guardia fronteriza venezolana vieron en la circulación de vehículos en las trochas una posibilidad de generación de ingresos en medio de la incidencia de la sequía del 2014 - 2016, que determinó la muerte recurrente de niños menores de cinco años por causas asociada a la desnutrición, estimulando con ello la presencia en

el territorio ancestral de diversos actores distribuyendo agua, alimentos y medicamento.

El impacto de la sequía limitó el desarrollo de las actividades económicas tradicionales como el pastoreo y la producción de alimentos a través de las yujas, huertas wayuu e incluso la pesca. La masificación del turismo, el advenimiento de la estrategia de la transición energética que en Uribia, reactivaron el flujo del transporte terrestre y con ellos los “peajes” en los territorios ancestrales, especialmente en las rutas hacia el Cabo de La Vela, la zona costera de Uribia y los corredores de los parques de generación de energía eólica en las vías hacia Winpeshi y el cerro de la Teta en donde hacen presencia empresas multinacionales.

Todos estos factores han incidido en crear y percibir un contexto social y económico sobre las condiciones de la mendicidad wayuu, dejando de lado un rico proceso de adaptación sociocultural de un instrumento de gestión económica y territorial que no es propio, pero que muestra la necesidad de incluirlos como actores de primera línea y no como beneficiarios de actividades económicas relevantes que se soportan en su territorio.

El análisis de esta realidad se ha simplificado a partir de la mendicidad, percibiéndose como obstáculo para el despegue definitivo de las actividades del turismo étnico y cultural, cuando se necesita desarrollar competitivamente y diversificar productivamente a La Guajira, ya que la mina del Cerrejón se cerrará en el 2032.



CESAR
ARISMENDI

X [cesararismendi9](#)

📷 [arismendicesarantonio](#)