

# Reapertura de frontera “despidió” a informales

Cientos de ciudadanos dedicados a oficios informales han tenido que despedirse de la frontera en los últimos nueve meses, a raíz de la reactivación de los puentes binacionales para el paso de vehículos, el pasado 17 de febrero.

La mayoría eran migrantes internos -ciudadanos de otras regiones del país-, que vieron en la zona una oportunidad para echar raíces y emprender oficios que nacieron en el eje San Antonio del Táchira – Ureña como consecuencia del cierre de frontera, el 19 de agosto de 2015.

“Carretilleros”, “silleteros”, “carrucheros” y “lomotaxistas” –todos con gran presencia en el puente internacional Simón Bolívar–, junto a los “bicitaxistas” –en el Francisco de Paula Santander –, reinaron por siete años en los municipios Bolívar y Pedro María Ureña frente a una economía formal paralizada, casi en su totalidad, por el cierre de los puentes.

Solo en San Antonio del Táchira, se llegaron a registrar más de mil de estos trabajadores informales. Por la cantidad, fueron “uniformados” por los funcionarios de la aduana principal y portaban un número estampado en la camisa. “Los estamos organizando”, manifestaron, en ese entonces, los encargados del Destacamento 212.

En días de gran movimiento de peatones por el puente que conecta a San Antonio con La Parada, hasta 30 “carretilleros” cruzaban cada 10 minutos el trayecto internacional, sin contar a los “silleteros”, “carrucheros” y “lomotaxistas” que también tenían su amplia clientela.

La ausencia de vehículos por los pasos formales, hicieron que estos grupos se enraizaran por años en la frontera. Incluso la mayoría desconocía cómo era realmente la dinámica en el eje antes del cierre. No conocieron a la “frontera más viva de Latinoamérica”, pues llegaron en pleno cierre y con una economía formal desmoronada.

Para ellos, la frontera era lo que veían: puentes cerrados, contenedores atravesados –desde febrero de 2019 y hasta octubre de 2021–, pared metálica en la avenida Venezuela que obstaculizaba el paso, trochas activas y convertidas en los puentes no formales, cuando los tramos formales también eran

bloqueados para la circulación de transeúntes.

## **Cuatro años de silleteros**



Los “silleros” que fueron tan útiles en tiempo de pandemia, tampoco están.

Néstor Ruiz llegó a la frontera en el año 2018, proveniente del estado Zulia, donde laboró por cuatro lustros como policía aeroportuario de la terminal aérea de La Chinita. El nulo poder adquisitivo lo hizo saltar, junto a su esposa, al municipio Bolívar, donde vio en las sillas de ruedas una posibilidad atractiva de empleo.

Ruiz se convirtió en uno de los tantos “silleteros” de la avenida Venezuela. Su oficio consistía en trasladar a las personas –en su mayoría pacientes– hacia La Parada, donde abordaban el bus o el taxi con destino a la ciudad de Cúcuta.

En el oficio conoció a muchas personas, creó vínculo con sus compañeros de trabajo y fue viendo en la frontera su nuevo hogar. Así lo sintió durante los cuatro años en los que trabajó en la zona. “Fue una experiencia que disfruté y me permitió seguir en mi país, aunque alejado de mi región”, precisó.

Con los primeros anuncios de reapertura de frontera, Ruiz vislumbró el escenario que se avecinaba y fue uno de los primeros en despedirse. Sabía que con el retorno de los vehículos al puente, las opciones de clientes mermarían en un gran porcentaje. Y así fue.

Nestor Ruiz cortó raíces para adentrarse a Colombia y probar suerte en Medellín. Allí ha hecho de todo: pintar casas, de vigilante y otros empleos que le han permitido subsistir con su pareja. “Hay que reinventarnos y seguir adelante, no queda de otra”, sentenció con la fe puesta en su nuevo hogar.

## **Solo un 2 % sobrevive**

En la actualidad, solo un 2 % de los “carretilleros”, “silleteros”, “lomotaxistas” y “carrucheros” sobreviven en una frontera que, desde el 26 de septiembre de 2022, está tratando de recuperar lo perdido por el cierre de 2015. La reapertura ha sido paulatina; y a más de un año de ese primer paso, aún hay varias deudas pendientes.



El paso de busetas eliminó a muchos informales.

“El cierre de frontera creó estos oficios y la reapertura los

hace desaparecer”, soltó Levy, carretillero que suma más de cinco años en la zona. “Ya no se hace lo de antes, pese a que quedamos muy pocos. La gente ya prefiere pasar su maletas o bultos en un taxi, mototaxi o bus –que se sumaron desde hace 15 días–”, resaltó.

Levy, al comienzo, no entendía la reactivación de frontera, la rechazaba, pues estaba golpeando el trabajo que por tantos años había desempeñado y le generaba buenos ingresos al día. “Yo decía, esto es malo, me está dejando sin empleo”, acotó con una sonrisa dibujada en su rostro. “Pero luego entendí que esto es lo normal, los carros y todo lo demás”.

El ciudadano, quien salió hace más de cinco años del centro del país rumbo a San Antonio del Táchira, se resiste a abandonar el municipio. Integra el reducido grupo que se quedó con su vehículo de trabajo. “Hay días que no hago nada”, recalcó quien, en sus mejores tiempos, ganaba más de 100 mil pesos al día llevando el equipaje y bultos desde La Parada hasta San Antonio, o viceversa.

A Levy le gustaría hacer otra cosa, pero no hay. El empleo formal no se ha restablecido pese a la reapertura. El comercio en el municipio fronterizo Bolívar sigue paralizado en más del 90%. Ese mismo escenario se registra en Pedro María Ureña con la industria. “No me gustaría tener que irme”, subrayó.

## **Cayó el trabajo para los bicitaxistas**



Hay muy pocos bici-taxi que también surgieron para pasar gente por el puente binacional de Ureña.

En Ureña, el oficio informal que impactó y llamó la atención por varios años fue el de bicitaxi. Al menos 30 personas se sumaron a un trabajo que nació en pandemia, en época de cierre de frontera y con la posibilidad de ofrecer un servicio ecológico.

A punta de pedal, hombres y mujeres trasladaban a pacientes desde la aduana de Ureña hasta la entrada al puente internacional Francisco de Paula Santander. El vehículo le proporciona al ciudadano protegerse del sol abrasador y ganar tiempo en un trayecto no tan largo, pero que a pie siempre suele ser fatigoso.

Con el transcurrir del tiempo, el servicio fue calando en una colectividad que no contaba con otras opciones para atravesar el tramo binacional. El puente continuaba cerrado para el paso de vehículos, una medida que se mantuvo por siete años e inició con

una orden presidencial en Venezuela, el 19 de agosto de 2015.

En la actualidad, de 20 bicitaxis que operaban meses atrás, solo están activos cuatro por jornada. “La llegada de los buses –el 23 de octubre – terminó haciéndonos a un lado. Muy pocos son los que usan ahora el servicio”, dijo uno de los conductores en entrevista concedida en días recientes a La Nación.

Los conductores son conscientes del panorama que se venía. Sabían que con el arribo de las rutas colectivas binacionales, se irían despidiendo de un tramo que ha estado recuperando su dinamismo real, el de antaño. Los que han dicho “adiós”, han tratado de buscar alternativas laborales en el área de las lavanderías y confección de jeans. La época demanda mano de obra.

“También estamos los que nos resistimos a irnos. Los que seguimos prestando el servicio con la certeza de que en cualquier momento tendremos que dejarlo”, manifestó quien cobra 2.000 pesos por el traslado ecológico.

### **Los “trocheros” dieron el primer paso**

Los llamados “trocheros” fueron los primeros en establecerse en frontera producto del cierre de los puentes. Ellos atravesaban los caminos verdes, de lado y lado, con mercancía colombiana, maletas o cualquier servicio que requiriera el ciudadano.

Por las trochas Las Pampas, La Siete y La Platanera –las más populares de la zona–, desfilaron cientos de ellos. En este caso, la mayoría de sus miembros también eran migrantes internos. Sus acentos revelaban que muchos venían del centro del país.

Antes del cierre de frontera, quienes atravesaban las trochas eran los “maleteros”. Hacían el mismo trabajo de los “trocheros”, pero en su mayoría eran colombianos que, por décadas, pasaron mercancía venezolana a Colombia, sobre todo en los tiempos en los que la producción del país era pujante.

El cierre de frontera hizo que las rutas irregulares agarraran tal fama, que todo ciudadano –siempre esquivo a usarlas durante los años de reapertura– se tuvo que familiarizar con ellas y las transformaron en los puentes no oficiales por muchos siete años.

Cuando los pasos formales estaban activos para los transeúntes, los “trocheros” migraron a los oficios de “carretilleros”, “carrucheros”, “lomotaxistas” y “silleteiros”, trabajos que estuvieron presentes por más de un lustro en los tramos

internacionales.

### **“¡Carnet, boleto... Lo que pidan!”**

Otro oficio que surgió con el cierre fue el de los “asesores”, ciudadanos que se encargaban de ofrecer servicios como: “te sacamos el carnet –cuando exigían el fronterizo–, te conseguimos el pasaje o te pasamos por la trocha si no tienes los documentos en regla”. El tuteo lo proferían los informales tal cual, pues son oriundos del centro del país.

Algunos de ellos han caído presos por estar supuestamente relacionados con grupos como el Tren de Aragua. En La Parada, recientemente fueron aprehendidos varios por extorsionar a viajeros venezolanos.

“La mayoría somos gente sana”, aseguró uno de los asesores que aún siguen activos en la frontera. “El que no haga nada malo, no tiene por qué temer”, precisó mientras solicitaba que su identidad se mantuviera en resguardo.

De estos grupos mencionados, más del 90 % se ha despedido de una frontera que ya no los puede cobijar debido a los virajes que apuntan a la recuperación de lo formal y al título de “la frontera más viva de Latinoamérica”.

**Con información de La Nación**