

Una forma de explotación laboral pervive cerca de Bahía Portete, Guajira. En el puerto más rudimentario del país, indígenas wayúu se ganan la vida bajando mercancía de los buques en jornadas de hasta tres días seguidos.

Si acaso el viejo y oxidado buque Borocho tuviese memoria, recordaría que hace treinta y cinco años fue construido para recorrer los apacibles meandros de los ríos europeos. Sin embargo y como si fuera un jubilado obligado a seguir devengando, esta mañana se le vio encallar en el Caribe, madrugado, tras haber sorteado durante cinco días las sacudidas propias de alta mar.

A Puerto Nuevo, cerca de la bahía de Portete, al norte de La Guajira, llegó cargando con la única posibilidad de trabajo a la que pueden acceder los indígenas del desierto cercano, los mismos que con el tiempo han venido regresando de un desplazamiento masivo que comenzó en 2004. El 16 de abril de ese año, paramilitares del bloque Contrainsurgencia Wayyu, liderados por Rodrigo Tovar Pupo, alias “Jorge 40”, masacraron a doce indígenas en bahía Portete. Unos 600 civiles huyeron de su tierra sagrada a Venezuela.

Cuando se precipita la noche, aparecen los camiones con la mano de obra que contrata la empresa Pensoport S.A. Son hombres wayúu de todas las edades, dispuestos a bajar, a mano limpia, a lo que soporte la espalda, las 450 toneladas que el barco ha traído de Panamá, no en containers como en los puertos sofisticados, sino en cajas apenas cubiertas por una gigantesca carpa azul, que en algunos de sus bordes deja filtrar el agua.

Por sus caras, no pareciera que supieran lo que les espera: dos o tres días sin dormir, retomando fuerzas a la hora de los tres golpes alimenticios, con una paga que no superará los 60 mil pesos. De ese dinero les descontarán lo comido. Con suerte, estos wayúu que lucen sonrientes, se devolverán para sus rancherías con 30 mil, que son nada en una zona de frontera en la que un frasco de aceite ahora cuesta 5 mil.

“Les dicen los burros. Porque son capaces de cargar cajas toda la noche, acostarse a dormir sobre un andén unas horas, y levantarse como si nada. Es una vida muy dura que no recibe suficiente recompensa”, dice un muchacho que trabaja para la Dian.

Es difícil discernir, por ejemplo, de dónde le nace la fuerza hercúlea a Luis Alberto Alfonso Montiel, un jovencito menudito y circunspecto que, por mucho que diga que

tiene 18 años de edad, luce como un niño que debería estar más bien preocupado por la tarea de mañana. Los brazos de Luis Alberto son menos robustos que los de la tropa que avanza entre gritos y aullidos, sobrellevando como una cruz en la espalda ventiladores, televisores plasma, neveras del tamaño de un hipopótamo, estufas y llantas para tractor.

Claudia Gaviria, directora de Gestión de Aduanas de la Dian dice que este es el único puerto legal en Colombia y tal vez del mundo, en el que la operación de descarga se hace manualmente. Pero además, es el único sitio que no cuenta con una báscula ni una bodega para apilar la mercancía. Aquí los artículos llegan directo al camión, con la ayuda de estos cotereros del mar, dibujando en el paisaje una postal de hace 100 años.

Puerto Nuevo es un corregimiento del municipio de Uribia, al que hace tiempos dejó de funcionarle el acueducto. Se taponó. Solamente cuando vienen barcos —dice Lidia Sabino, una concejala que se la pasa la mayor parte del tiempo consiguiendo agua para la comunidad— es que prenden la planta eléctrica. Es decir, que la llegada del viejo buque Borocho al menos sirve para eso, para poder ver en la penumbra.

Por este rudimentario desembarcadero entran al año más de 40 mil toneladas de mercancías. Eso representa, según la Dian, el 25 por ciento de lo que ingresa a puertos de zona aduanera especial, es decir, aquellos que reciben exenciones del Gobierno para que los productos se queden en la economía local.

Sin embargo, en Puerto Nuevo saben que los electrodomésticos que los indígenas bajan como hormigas disciplinadas, terminarán en Maicao y luego en Venezuela. Es un secreto a voces. Los únicos dos agentes de la Dian que brillan en el puerto no podrían verificar cada artículo que llega en los buques. Su trabajo se limita a abrir unas cuantas cajas y chequear listas. Revisar todo el barco, con el personal que hay, podría demorar dos meses.

Esta vez los “paisanos”, como llaman a estos wayúu, terminaron el trabajo en dos días, al amparo de una temperatura que pudo superar los 40 grados centígrados. Parado frente a las latas de Borocho, estuvo fisgoneando Armando\*, un viejo carguero moreno, al que no se le vio agarrar ni una sola caja. La razón, es que hace doce años, mientras balanceaba sobre su espalda una nevera, se resbaló sobre la rampa que da a la plataforma y entonces se fracturó la clavícula.

Sin un carné de EPS, sin estar afiliado a Riesgos Profesionales, sin nada que lo protegiera de los accidentes que ocurren cada tanto, este hombre se resignó a recibir puchos de billetes que su patrón le regala cada vez que atracan un barco a orillas de Puerto Nuevo. Hoy recibió 10 mil. Hace doce años, dice, está esperando a que le den un trabajo. Y es por eso que evita revelar su verdadero nombre: “¿qué tal que por ponerme a hablar me quede que sin el buey y sin el chivo?”, se pregunta.

Aquella es una de las razones por la cuales la Dian ya le dio un ultimátum a Pensoport S.A. Si no tecnifican el proceso, si no garantizan los derechos mínimos de los trabajadores, dice Claudia Gaviria, el puerto tendrá que cerrar. Y si eso pasa, en Puerto Nuevo no volverán a prender la planta. Y dejarán de llegar barcos como Borocho, y se acabará un trabajo que -como suele suceder con los contrastes históricos de La Guajira- es la única forma de vida y de explotación.

[www.semana.com/especiales/gruas-humanas-puerto-nuevo/index.html](http://www.semana.com/especiales/gruas-humanas-puerto-nuevo/index.html)