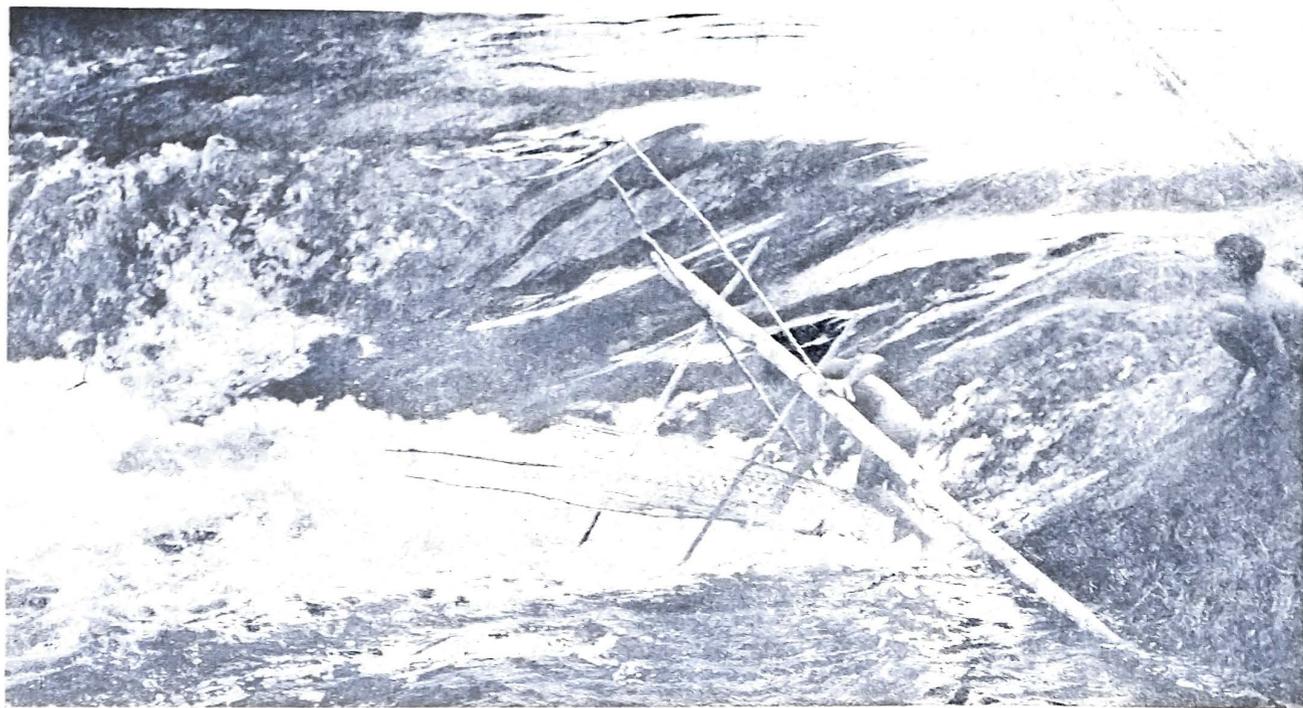


En Vaupés se mueren los caminos de Colombia

Por GERMAN CASTRO CAYCEDO



La escena es clásica en miles de puntos del Vaupés, pero Germán Castro Caycedo logró captarla en Acari-

cuara, un raudal que resume la belleza de un región que, a pesar de sus posibilidades, lleva una vida que

contrasta con la del Brasil, del que esta separado solamente por un río.

Si usted va a ^{sentirse} ~~ganar~~ ganancias en Yavaraté —el punto principal de la frontera con Brasil, en Vaupés— es un barranco con tres ranchos en los cuales se mueren de aburrimiento ocho habitantes, puestos allí para ejercer soberanía nacional.

Detrás de ellos hay un potrero inundado de maleza, entre la cual puede verse el letrero más trónico que he leído en mi vida: "Avenida Colombia".

Para el corregidor del lugar, su mujer y sus dos hijos, el cabo de la policía, su mujer y el par de agentes que lo acompañan, la única diversión es mirar para Yavaraté-Brasil, al otro lado del río Vaupés.

Allí gritan los 1.300 niños de un colegio estatal, vuelan varias veces al día helicópteros y aviones Búfalo, o se escuchan ovaciones cuando hay partidos de fútbol en un pequeño estadio.

El Yavaraté brasileño es toda una ciudadela donde los soldados tienen barrios, comisariatos, hospital, barrios para vivir con sus familias, y su comparación con las chozas colombianas es suficiente para comprender nuestra política de fronteras.

La Perimetral Norte, una autopista de doble vía que corta la selva a partir de Manaos, llega actualmente a 70 kilómetros de nuestra frontera. Luego de cubrir en territorio brasileño una distancia similar a la que separa a Bogotá de Leticia.

Mientras tanto, la actual administración del Vaupés lucha por abrir una trocha que se recorre en seis horas a pie y que va de Teresita a Yavaraté-Colombia. El proyecto busca establecer un eje para que se asienten a lado y lado, colonos que ocupen nuestra zona verde, ya que los pocos que viven en ella se fueron para Brasil.

Allí pidieron cédulas de ciudadanía, igual que los miles de indígenas que han iniciado un éxodo silencioso, pues el país vecino les da garantías que llegan hasta pensionarlos a los 50 años de vida. Un ejemplo del tratamiento que reciben al otro lado de la frontera, es el de los caciques o capitanes indígenas, que son dotados con un uniforme de capitanes del ejército brasileño, como símbolo de la nacionalidad de sus pueblos.

No obstante, algunos continúan explotando las tierras colombianas —de mejor calidad— pero su residencia, sus hijos y su mentalidad, son brasileños.

Más soberanía

En Mitú, la capital del Vaupés hallé a mediados de septiembre solo un subteniente y tres policías, que sumados a los de Yavaraté dan un pie de fuerza de seis hombres. De otra parte, en esta región las gentes no conocen un uniforme del ejército. En tanto, en San Felipe y San Gabriel, dos bases cariocas no lejanas de nuestra frontera, hay alrededor de 5.500 soldados-ingenieros...

Viajar por el río Vaupés a Mitú resulta una gran aventura, pues en el trayecto de tres días hay que vencer 70 cachiveras (o raudales violentos). Para esquivarlos es necesario utilizar varadores o caminos paralelos en la selva, a través de los cuales se arrastra el bote. Desde luego, están en territorio brasileño y hay que pagar el paso en cruzeiros.

Pero, en medio de todo, los ocho habitantes colombianos tienen, de tarde en tarde, un placer: el aterrizaje de la avioneta norteamericana del Instituto Lingüístico de Verano —la única que puede bajar en su giboso y diminuta pista— y cuya visita es motivo de algo así como una fiesta a nuestra soberanía nacional.

Todo a la carta

El primer día en Mitú no hubo donde desayunar y a la hora del almuerzo, para explicarnos los problemas de escasez, alguien dijo que allí se comía a la carta: "Toma usted una baraja, la reparte, y a los cuatro que les salgan los ases, esos son los que comen".

De-de luego, el chiste no está lejano de la realidad, porque el Bajo Vaupés tiene una vida tan artificial como Mitú, que tiene que importar hasta el pescado de Bogotá, su río fue envenenado con barbasco.

Así, aparte de la yuca, todo debe ser transportado por avion, y en pocas cantidades pues la violencia del clima no permite almacenamientos mayores.

"Esto impone un racionamiento a veces drástico, si es que los tres héroes (los pilotos de la selva) no pueden volar con alguna frecuencia", explica el teniente Luis Chávez, un personaje legendario.

Inmoralidad

La mayoría de los "biancos" del Bajo Vaupés llegaron como militares o funcionarios oficiales y se quedaron para siempre. Hoy ellos continúan abrigando la esperanza del progreso que no parece llegar nunca porque, además de la pobreza de la tierra para la agricultura, la inmoralidad administrativa ha hecho de esta región una presa indefensa a través de toda su historia.

Allí el 99 por ciento de la fuerza de trabajo vive directa o indirectamente de la comisaría, bien como empleados oficiales o como contratistas que, manejados por los politiqueros, representan una sólida maquinaria al servicio del fraude, del atropello y del peculado.

Pocos ejemplos

Uno días antes de viajar, funcionarios del ministerio de Gobierno en Bogotá se mostraron orgullosos de un Centro de Capacitación Indígenista que, según datos parciales, le costó al Estado dos millones y medio de pesos. La construcción y dotación completa informaron oficialmente, fue hecha por el gobierno nacional mediante un contrato con la comisaría.

Para al llegar allí encontramos una realidad bien diferente: el centro carece de la más mínima dotación y esta compuesto por ocho casas diminutas y mal hechas, sin puertas, sin ventanas, sin piso y sin luz eléctrica. Una maloca derruida, un acueducto que nunca funcionó porque lo hicieron con tubos podridos y un alcantarillado que nadie se atreve a usar porque devuelve la porquería. Además, dos quioscos de palma totalmente podridos, a pesar de haber sido hechos hace solo tres meses. Al entrar hay 31 gradas hechas con arena del río que se desmoronan si uno pisa duro. Para construirlas, la administración anterior compró cemento a 400 y 500 pesos el bulto, según facturas.

Veinte pasos al sur del centro hay un aserrio para madera que costó varios millares de pesos, pero que se halla cerrado. Las paredes están atadas con bejuco a algunos estantillos para que no se caigan todavía: el aparato (malacate) para subir las trozas desde el río saqueado y el resto de la maquinaria sufrió daños porque el piso quedó desvelado o se ha hundido. La construcción es un desastre, por lo cual el aserrio solo funcionó unos pocos meses, trabajando madera de desecho, según decenas de versiones recogidas en el lugar.

La carrera "Mitu-Monfort es una trocha de barro con un kilómetro de extensión, por la cual pagaron un millón de pesos...

¿Quién fiscaliza?

Ante esta situación, la ciudadanía ha

pedido una investigación con el fin de que se establezcan responsabilidades de parte de los funcionarios comisariales relevados de sus cargos hace tres meses. Sin embargo, en la Contraloría General de la República —en Bogotá— una fuente oficial dijo: "hay grandes presiones a través de la Cámara de Representantes para evitar cualquier investigación en el Vaupés".

Esta semana varios estamentos de la ciudadanía enviaron mensajes al Presidente de la República para tratar por su conducto, de que se realice allí cualquier acto tendiente a esclarecer una situación corrompida que viene de atrás.

Necesidad básica

Actualmente se cree que una buena para la redención del Bajo Vaupés es la construcción de algunos vías carreteras (tramos de Villavicencio a San José; San José-Calamar y Calamar-río Vaupés) que empalman con los ríos. Esto permitirá una sensible baja en los costos de la vida. Asimismo, permitirán la explotación racional de recursos como la madera y lograr cierta independencia de los transportes aéreos.

Finalmente, la actual administración del Vaupés cree que en los sitios fronterizos es urgente la organización de colonizaciones dirigidas que, sin acabar con los recursos naturales, permitan una realidad menos dolorosa que la actual.