

Imprimir

Fue necesario que la montaña de Rosas (Cauca) se deslizara como una gigantesca masa de lodo sobre la carretera que de Popayán conduce al sur de ese departamento y a Nariño, para que el país se percatara del abandono en que yace el sur de Colombia. Pareciera que el tiempo no hubiera pasado en los últimos cien años por el sur, a pesar de su ubicación estratégica: frontera con Ecuador y con el mar Pacífico.

El país no sabe que la carretera que acaba de bloquearse en Rosas, es la misma trocha que en una extensión de 250 kilómetros une a Pasto con Popayán, y se construyó en el año de 1932, cuando el conflicto con el Perú, para transportar las tropas a Leticia (Amazonas). Solo el trayecto entre el aeropuerto de Pasto (Chachagui) y Mojarras (Cauca) de 97 kilómetros tiene especificaciones de vía panamericana y fue construida en el gobierno de Carlos Lleras Restrepo (1966-1970).

La debilidad de Nariño en su integración territorial con el resto del país, no sólo está en Rosas. El puente sobre el río Juanambú, a lo largo de la vía panamericana ofrece peligro, pues a simple vista se observa hundimiento en un sector del mismo, exigiendo una pronta revisión, pues de llegar a colapsar Nariño quedaría completamente incomunicado con el resto del país. No habría que esperar que semejante desgracia ocurriera para que el gobierno nacional ordenara al menos su inspección y arreglo.

La desidia del poder central tradicional con Nariño llegó a tal punto, que hace aproximadamente un año se produjo un deslizamiento en la carretera a Popayán cerca al túnel de Peña Lisa (Chachagui), y el Invias se limitó a colocar un puente militar de una sola vía, que por tanto sólo permite el tránsito en un solo sentido, convirtiéndose en un verdadero cuello de botella. Salvo la construcción de la carretera de Pasto a Ipiales, recientemente inaugurada, a pesar de estar inconclusa, es de doble calzada en un tramo de 83 kilómetros, faltando por terminar 12.5 kilómetros entre San Juan e Ipiales, por falta de concertación con las comunidades indígenas de la zona, lo mismo que 5 kilómetros entre Pasto y Catambuco.

Cuando empezaron los continuos deslizamientos de la banca en la carretera Pasto-Popayán en el municipio de Rosas hace 70 años, se determinó que esto se debía a las fallas del

sistema del Romeral. La Sociedad de Ingenieros del Cauca, propuso la variante Timbio-Estanquillo, que evita el fuerte ascenso desde el Patía a El Bordo y Rosas. Sin embargo, pudieron más los intereses de los políticos caucanos (Valencia, Mosquera Chaux, Iragorri, etc.) que la necesidad de construir una variante que habría sido suficiente para superar el impase.

La variante conocida como Timbio-Estanquillo (62km) evita el paso por los municipios de El Bordo y Rosas, y es indispensable para solucionar el problema de la comunicación vial de Nariño.

Ahora, ante la grave emergencia de Rosas, el presidente Petro, además de la solidaridad real con los campesinos de ese municipio, declaró que su gobierno iniciará lo más pronto posible una vía doble calzada entre Popayán e Ipiales.

El Ex Vicepresidente Germán Vargas Lleras, en escrito publicado el domingo pasado en El Tiempo, ha recordado que la doble calzada Pasto-Popayán, el gobierno del presidente Santos la incluyó dentro de los nueve (9) proyectos viales de la ola tres del programa de “Convenios 4G” y la ANI del gobierno Duque ordenó su licitación, cosa que nunca sucedió.

Esa decidía de los gobiernos anteriores al actual no es nueva. En los planes de desarrollo 1994 y 1998 se incluyó la construcción del polducto Yumbo-Pasto, obra que de haberse realizado hubiera evitado la escases de los productos derivados del petróleo en Nariño. Por fortuna, la ley de fronteras al menos dispuso que mientras se construyera el mencionado oleoducto, el Estado pagaría el precio del transporte entre Yumbo y Pasto. Y como no se ha construido, al menos nuestra región tiene ese beneficio.

Ahora el presidente Petro ha hecho un anuncio trascendental para Nariño como es la construcción de la doble calzada de Popayán-Rumichaca.

Afortunadamente, como ya se dijo, entre Pasto e Ipiales ya está construida la carretera doble calzada, faltando únicamente los tramos indicados.

El presidente Petro anunció que se destinarían 12 billones de pesos para esta colosal obra, que según los entendidos no estaría concluida antes del 2030.

Y mientras tanto, ¿qué hacer para superar el bloqueo y la crisis que estos desencadenan? Es difícil impedir esta crisis sin que se afectaran los costos del transporte y, con ellos, de la canasta familiar.

Entre Yumbo y Pasto hay una distancia de cerca de 500 kilómetros, y el transporte de los combustibles (gasolina, ACPM, kerosene y gas) se paga con el subsidio. Ahora, los carro-tanques tienen que ir por el Ecuador: Tulcán, Quito, Lago Agrio, cruzar nuevamente la frontera y llegar a Neiva para abastecerse de los combustibles. La distancia: 1700 kilómetros. Esta vuelta descomunal es necesaria en vista que la planta de Petrodecól, en Tumaco, no alcanza a abastecer los 14 millones de galones al mes que consume Nariño. A lo sumo contribuye con 4 millones.

El director de Invias está trabajando a toda marcha, para habilitar la llamada “trocha por La Sierra”, entre El Bordo y Timbio, a fin de ampliarla y mejorarla pues en este momento sólo permite el tráfico de carros pequeños.

Anunció que esta semana se dará al servicio por días pares en un sentido de la vía e impares en el otro sentido. Pero no será apta para el transporte pesado. Anunció, también, la construcción de una variante en el sitio del derrumbe, de aproximadamente 3 kilómetros que estaría terminada después de 3 o 4 meses, con lo cual se reestablecería el tráfico vehicular plenamente.

Estos inconvenientes son supremamente graves para la población y para la economía de Nariño. En efecto, Nariño es productor de vegetales. Se siembran 25.000 hectáreas de papa al año. El 60 %, aproximadamente 17 mil hectáreas, se cosechan entre febrero y mayo, y como cada hectárea produce 500 bultos tenemos 3.500 toneladas, toda vez que la productividad es de 25 toneladas hectárea. Y como cada tonelada son 20 bultos, los 70.000 bultos diarios al norte del país entre febrero y mayo representan 100 toneladas diarias que

se transportan, para no hablar de los cientos de toneladas de hortalizas que van a los mercados del Valle y del Eje Cafetero.

Otro producto que se verá afectado gravemente es la leche. Nariño produce entre 800.000 y 1 millón de litros diarios, que dan trabajo a 32.000 familias campesinas. Libre el consumo doméstico que se calcula en 500.000 litros, el resto se transporta a los mercados del norte del país. El bloqueo de la vía hace que los productores traten de utilizar la carretera San Francisco-Mocoa en carros pequeños, por el llamado “trampolín de la muerte” (actual carretera San Francisco- Mocoa), ya que por ella no pueden transitar tracto-camiones. Esta vía mide 74 kilómetros.

Por lo mismo Nariño necesita que el presidente Petro, no sólo acometa la construcción de la doble calzada anunciada la semana pasada, sino que es urgente habilitar una vía que puede ser alterna para ir desde Nariño al interior del país. Se trata de la variante San Francisco-Mocoa (Putumayo), prometida también por varios presidentes, pero que afortunadamente está construida en 16 kilómetros (10 desde Mocoa y 6 desde San Francisco). Esta vía acorta el transporte entre Pasto y Bogotá en 7 horas. Y además hace parte de la llamada Transversal Amazónica: Belén do Para, Puerto Asís, Mocoa, Pasto, Tumaco que habilitaría nuestro puerto del pacífico para el comercio mundial.

Parmenio Cuéllar Bastidas

Foto tomada de: Radio Nacional de Colombia