vía de los muertos



124 kilómetros tiene la vía Curos – Málaga y solo la mitad está pavimentada.





dista por vocación, fue gerente de una emisora local en 2008. Para esas fechas recuerda un accidente que lo marcó.

"Tuve que cubrir un accidente de un bus de Cotrans que se movilizaba entre Capitanejo y Bucaramanga. Cuando llegué al sitio y vi a las personas fallecidas y a las familias llorándolos, no fui capaz de hablar y tuve que entregarle el micrófono a un compañero", narró Suárez Macías.

El funcionario enfatizó en que, tras vivir esta dolorosa escena, "uno se llena de nostalgia, pero también de rabia e impotencia. Estas escenas no tuvieron que haber pasado por las malas condiciones de la vía".

Sigue siendo una 'trocha'

Calificativos como 'calvario', 'odisea' o 'viacrucis' se quedan cortos para describir lo que tienen que padecer los rovirenses, quienes por estas dificultades de conexión han tenido constantes problemas para vender sus productos, los altos costos del transporte o acceder a servicios de salud de tercer nivel.

Edgar Mora Espinel es un transportador de leche cruda que viaja día por medio entre Málaga y Bucaramanga.

El transportador describió lo que es movilizarse de manera constante por Curos-Málaga. "En tiempos de invierno la situación es crítica. Hay muchos derrumbes, muchos huecos. En ocasiones nos ha tocado dormir entre los carros porque la vía se cierra", advirtió.

Por su parte, William Albarracín Jaimes es conductor de bus de la empresa Cotrans. En cada recorrido entre Bucaramanga y Málaga transporta entre 30 y 40 pasajeros.

Aunque reconoce que ha habido avances en la vía, "en sectores como Pangote (donde hay una falla geológica), el paso para estos buses grandes es bravo".

En la misma vía, Rodolfo Villamizar, un labriego del sector de Pozo Bravo, decidió emprender, desde hace 20 años, con una cafetería para servicio de los viajeros.

Por este negocio pasan cerca de 100 personas diarias. Sin embargo, cuando la vía se cierra, la cifra se disminuye a cero.

"Los problemas de la vía nos causan problemas a nosotros también. Cuando eso pasa, nos toca cerrar la tienda. Menos mal tenemos sembradas algunas maticas y de allí sacamos para comer mientras nuevamente abren paso".

Un siglo esperando el pavimento

En junio de 2015, el abogado Danil Román Velandia interpuso una acción popular para lograr la pavimentación de los 124 kilómetros de este corredor vial.

En 2017 y 2019, el Tribunal Administrativo de Santander y el Consejo de Estado fallaron a favor de Velandia y le exigieron al Invías un cronograma detallado e inversión para lograr materializar el asfalto.

Actualmente, se invierten cerca de $340.644 millones hasta el año 2029; sin embargo, esos recursos no alcanzarán para la pavimentación total de este corredor.

Asimismo, este año se invertirán cerca de $52.000 millones para avanzar en la pavimentación de cuatro kilómetros más. No obstante, faltan más de 50 kilómetros de asfalto, además de la atención de siete puntos críticos.

El mayor problema radica en que gran parte de la inversión se va en la atención de emergencias.

Frente a este panorama, el gobernador de Santander, Juvenal Díaz, le propuso al Gobierno Nacional que la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres asuma la atención de los puntos críticos de todo el corredor vial.

"Estamos haciendo la gestión, Invías también nos va a ayudar. Si la UNGRD atiende puntos críticos, se liberarían recursos para que el contratista se dedique a pavimentar".

Este año se abrió una esperanza para el futuro de la vía. El Invías presentó una propuesta para incluir a Curos-Málaga en un documento Conpes.

En caso de que se apruebe por parte del Gobierno Nacional, se tendrían los recursos para dejarlo totalmente pavimentado. La inversión sería de $875.000 millones.

> "Nos hemos convertido en pordioseros del Estado esperando los recursos para la pavimentación de la vía."
>
> **Nestor Suárez Macías**
> Secretario de Movilidad de Málaga

Fotos: Juan Ortega/ VANGUARDIA





Una deuda histórica con García Rovira

Curos-Málaga: La

En la vía hay polémicos avisos de inicio y fin de pavimento



En la segunda entrega de las carreteras bravas, pero frágiles de Santander, el recorrido llegó a la vía Curos–Málaga, que se debate entre el olvido, incumplimientos y sueños de progreso.

MILTON ALFREDO VELOSA ARAQUE
mvelosa@vanguardia.com

Según datos históricos, en 1923 arrancó la construcción de la vía Curos-Málaga. Con pica y pala, hombres y mujeres fracturaron las agrestes montañas y se abrieron paso, unos desde Curos y los otros desde la capital de la provincia de García Rovira.

Años después, los dos frentes de obra se encontraron o se 'toparon' en el kilómetro 95 del corredor vial, que desde entonces fue bautizado como 'El Tope'.

Sin embargo, solo fue hasta 1993, 70 años después de su edificación, que la centenaria vía conoció los primeros tres kilómetros de pavimento, desde el PR 124 hasta el PR 122.

"Hace cerca de 32 años un experimento de la Universidad Industrial de Santander probó un tipo de pavimento en algunos kilómetros. Este asfalto duró en buen estado cerca de 10 años", manifestó Edgar Aldana, veedor de la carretera y propietario de la Tienda Museo Los Curos.

Curos-Málaga beneficia a cerca de 120.000 personas de 12 municipios de la provincia de García Rovira y por allí transitan pasajeros y gran variedad de alimentos desde esta despensa hacia Bucaramanga.

"Por aquí se transportan cerca de 50 mil litros de leche diarios y 400 reses semanales. Hay camiones que transitan con cebolla, frutas, verduras. Además de Santander, también se mueven productos oriundos de Norte de Santander y Boyacá", afirmó Cayetano Bohórquez, veedor ciudadano y quien hace más de 30 años vive al borde de la vía.



Una vía ruda y frágil

El recorrido entre Curos y Málaga es de cerca de 124 kilómetros, que en condiciones normales se recorrería en cerca de tres horas; sin embargo, el mal estado del terreno alarga los desplazamientos hasta el doble.

> "La mala planificación de las obras por parte de algunos contratistas ha retrasado el arreglo de la vía y la llegada del asfalto"
>
> **Cayetano Bohórquez**
> Veedor vía Curos - Málaga

Factores como los derrumbes, la estrechez en algunos tramos y el alto riesgo de accidentalidad complican aún más a los conductores del corredor vial.

"Los temas geológicos, la calidad de la tierra y sectores rocosos e inestables se ven en la mayoría del recorrido", dijo Néstor Suárez, secretario de Movilidad de Málaga.

Las avenidas torrenciales tampoco han sido benévolas con la carretera. Cuando el invierno arrecia de la parte alta de las montañas, baja agua, piedra y lodo por montones.

Precisamente, dos de estas avalanchas se llevaron por delante la calzada en el PR 111 y en el sector conocido como El Canelo. Allí fue necesario instalar dos puentes militares, que actualmente facilitan el paso de los automotores.

Precisamente, para el caso de El Canelo, la vía estuvo cerrada por cerca de dos meses y los conductores debían tomar rutas alternas como la del corredor Málaga - Chitagá - Pamplona - Bucaramanga para vehículos pesados, y la carretera Guaca - Baraya - Berlín para vehículos livianos.

Esta situación se replica en sectores como Pangote, en donde la vía se hunde y donde las obras de mitigación no logran acabar con el problema.



Un accidentado viaje

El agreste recorrido de la vía ha cobrado cientos de vidas. Pronunciados abismos, sumados a condiciones climáticas y lo angosto de algunos tramos de la vía fueron el cóctel perfecto para que algunos conductores se accidentaran y murieran.

Un número escalofriante hace parte de la accidentalidad en la vía. De acuerdo con cifras de la Asamblea de Santander, hasta 2021 habían fallecido 700 personas en accidentes o trabajando en la construcción de la vía. No obstante, la cifra para 2025 sigue aumentando.

Néstor Suárez, secretario de Movilidad de Málaga y perio-