MILTON ALFREDO VELOSA ARAQUE
mvelosa@vanguardia.com

Entre promesas incumplidas y anhelo de progreso

Transversal del Carare:

Vanguardia inicia un recorrido por la ruda pero frágil infraestructura vial de Santander. Corredores viales vitales para la economía del Departamento que se sumen en el abandono estatal. En esta primera entrega, una carretera estratégica para el desarrollo de la provincia de Vélez.

¿Sabía usted que en Santander se encuentra la vía más corta para unir a la Costa Atlántica con el centro del país? Cerca de 140 kilómetros de recorrido que conectan a Puerto Araújo, en la Ruta del Sol II, con Barbosa y Cundinamarca: la llamada Transversal del Carare.

Por esta ruta pasa la cebolla que va de Boyacá hacia Antioquia y la Costa Atlántica, pero también los productos que van desde los puertos marítimos hacia Bogotá y el interior de Colombia. Además, por allí se transporta cacao, ganado, carbón, yuca y plátano que se produce en los municipios de Santander por los que atraviesa la carretera.

La Transversal del Carare comunica a Cimitarra, Landázuri, Vélez y Barbosa. Cuando la vía está en condiciones transitables, este recorrido tarda cerca de tres horas; sin embargo, cuando arrecian las lluvias, el recorrido se puede extender hasta cinco horas. Este viaje debería tardar, de Cimitarra a Vélez, cerca de 45 minutos.

El estado de la vía empeora cuando llueve, ya que el terreno se pone resbaloso, los huecos se llenan de agua y generan todo tipo de accidentes.

La Transversal de la 'ironía'

Pese a su importancia, esta es una de las vías más olvidadas de Santander. En cerca de 30 años de historia se le han invertido cerca de $960.000 millones para pavimentarla, pero pasan los años y sigue siendo una 'trocha'.

En su paso por Santander hay, en promedio, 15 puntos críticos. De hecho, en los 54 kilómetros que separan a Landázuri de Vélez, cerca del 40 % del pavimento está deteriorado, hay derrumbes, no hay señalización y en algunos tramos es casi imposible transitar.

Los peores tramos se ubican en el kilómetro 38+900, donde se perdió la mitad de la banca y el río Carare se sigue 'comiendo a pedazos' la calzada.

En el kilómetro 41 hay un hundimiento pronunciado en la vía, provocado por una falla geológica. Allí los conductores deben hacer 'maromas' para pasar. Los automóviles se golpean por debajo al intentar esquivar huecos y los tractocamiones y volquetas deben bajar la velocidad al mínimo para no volcarse.

Más adelante, sobre la Quebrada Seca, hay una 'trampa' mortal para los conductores. En el puente del sector se dañó la loza y se generó un cráter en el paso elevado. Personas y motociclistas corren riesgo de accidentarse en el hueco o hasta caer al vacío.

Es irónico transitar por la Transversal. Tanto en la entrada por Puerto Araújo como en la de Barbosa se pavimentaron los primeros kilómetros, tal vez para aparentar el paso por una vía nacional. No obstante, cuando los conductores se acercan al 'corazón' de la vía, esta se asemeja más a un camino de herradura.



> "Existe una falta de compromiso de los contratistas y de que el Invías exija cumplimiento y obras de calidad para la Transversal"
>
> **Nelson Pardo**, Veedor

Una 'borrasca' de incumplimientos

Si usted quiere conocer de frente el olvido del Estado, debe recorrer la Transversal del Carare. Unos kilómetros más arriba de Landázuri se encuentra el sector conocido como El Borrascoso. En este punto, la estrecha vía se enfrenta a dos problemas. El primero es una inestable montaña que se cae a pedazos sobre la calzada, y en el otro extremo la banca se desmorona hacia un abismo.

El paso quedó reducido a un carril y, ante la desidia gubernamental, desde hace cerca de 20 años una mujer compró una paleta con insignias de "pare" y "siga" y se encargó de ponerle orden al paso vehicular.

Ella es Nancy Vargas, una mujer cabeza de hogar y reguladora voluntaria del tránsito de vehículos. Aunque su labor es recompensada con una moneda o billete, su valiosa labor va más allá. Por un lado, acabó con el conflicto entre conductores que se peleaban por pasar a la vez y, por otra parte, se convirtió en cuidadora de la vía. Cuando la carretera sucumbe ante el invierno, ella pide una cuota a los conductores para contratar maquinaria amarilla, retirar los derrumbes y garantizar la movilidad.

la vía del olvido en Santander



“Las obras mal hechas han cobrado la vida de varios conductores. Los huecos y las fallas en la carretera son constantes. Necesitamos a los entes de control”

Ariel Hernández, Veedor

“Llevamos 30 años esperando que se nos pavimente la vía. Se ha gastado casi un billón de pesos y nos siguen incumpliendo”

Luis Durán, veedor

Fotos Juan Ortega / VANGUARDIA

Según Ariel Hernández, veedor de las obras de la Transversal, los contratos asignados desde el Gobierno Nacional para pavimentar la vía se han esfumado y las obras no se ven. “Los contratistas no son de la región, no conocen, no vienen y los que son de la región lo han hecho mal porque no hay quién los supervise”, aseguró.

En época electoral, por allí han desfilado candidatos a distintos cargos y hasta políticos en ejercicio. Sin embargo, no se concretan soluciones reales para la población. Entidades nacionales como el Invías han dejado plantados en varias ocasiones a los líderes de la zona.

Millonaria inversión para ‘tapar huecos’

Aunque a la vía se le ha invertido cerca de $un billón, integrantes de la Veeduría de la Transversal aseguran que las obras son ‘chambonas’ y faltas de estudios y diseños serios que garanticen su durabilidad.

“Tramos de vía se parten, muros fallan, se abren huecos en los puentes. Nos preguntamos si no se hacen estudios o si los materiales son de mala calidad porque hay obras que duran pocos meses”, aseveró Nelson Pardo, veedor de Landázuri.

Desde la Asamblea de Santander, el diputado Francisco González Gamboa llamó la atención sobre los recursos que se destinan para varias vías de Santander.

González Gamboa dijo que “en vías como la Transversal del Carare y la vía Curos - Málaga, uno de los mayores problemas es que los recursos que se asignan para dejarlas en óptimas condiciones se están gastando tan sólo en mantenimientos. No vemos avances significativos en nuevos kilómetros”.

El diputado enfatizó en que “Santander tiene un presupuesto limitado que no da para realizar grandes inversiones en la malla vial. El llamado es al Gobierno Nacional y a la bancada santandereana del Congreso para que se establezca un Conpes especial para destinar recursos y mejorar las conexiones intermunicipales que están en tan mal estado y frenan la competitividad”.

Actualmente se invierten cerca de $30.000 millones para mantenimiento pero no alcanzan para solucionar los problemas estructurales del corredor vial.

A su turno, Carlos Pieschacón, veedor de la Cámara de Comercio de Bucaramanga, aseguró que “tener en buen estado la vía no es una opción, es una necesidad para la provincia de Vélez. Aunque hay trabajos sobre la Transversal, no tienen la velocidad deseada y son paliativos. Aquí se necesitan obras estables y duraderas”.

En tal sentido, el presidente ejecutivo de la Cámara de Comercio de Bucaramanga, Juan Carlos Rincón Liévano, indicó que “la intervención de la Transversal es una necesidad nacional. Debe haber una plena conciencia de intervenir el tramo estratégico entre Barbosa y Puerto Araújo. Tenemos que seguir trabajando unidos para que se atiendan las prioridades”.

Amenaza de paro y ayuda judicial

Cansados de promesas incumplidas, habitantes de los cuatro municipios dieron un ultimátum al Gobierno Nacional. “Vamos a pronunciarnos ante el Ministerio de Transporte a ver qué respuesta nos dan. Si no hay soluciones, empezaremos a marcar la hora ‘cero’ para entrar en un paro y taponar las entradas por Puerto Araújo y Barbosa. Con eso paralizaremos medio país”, sentenció Luis Durán, veedor del corregimiento de Jordán.

Por su parte, Carmenza Archila se asesoró de un abogado e interpuso en 2023 una acción popular ante el Tribunal Administrativo de Bogotá. El proceso avanza a buen ritmo, se admitieron las pruebas y la comunidad está a la espera de una sentencia, ojalá que obligue a la pavimentación de la vía.