



ELTIEMPO.COM

Este fin de semana se cumplieron 21 años del estreno de la película *Armageddon*, la cinta que narra la misión de un grupo de hombres de salvar la Tierra del impacto de un asteroide.

A fondo

¿Merece la pena morir por hacer una carretera?

Va de Tibú a La Gabarra, corregimiento de 400 almas, cuesta 93.000 millones, la hacen militares para abaratar costos y la guerrilla ya ha matado a nueve personas en atentados. Muchos se preguntan por qué no arreglaron antes la de Cúcuta a Tibú, de muchísimo mayor tránsito.

SALUD HERNÁNDEZ-MORA PARA EL TIEMPO LA GABARRA (CATATUMBO)

Era un viernes cualquiera del invierno del 2000. Abordamos un camión de estacas en El Cuatro, el cruce de donde salen carros para La Gabarra. Fueron catorce horas para recorrer 53 kilómetros, los últimos de parrillera a lomos de una moto. Pagué los 10.000 que pedía el dueño, aunque debí empujarle varias veces porque él no podía moverla solo en los barrizales más profundos donde quedaban atrapados los vehículos pesados, como había ocurrido con mi camión, y demoraban horas en sacarlos.

Otros compañeros de travesía arribaron al día siguiente, caminando, cuando despuntaba el sol. Prostitutas, comerciantes, peluqueros que no querían perder un próspero fin de semana de trabajo. En aquel año de bonanza cocalera, a los raspachines les quemaba la plata en los bolsillos y la despilfarraban a manos llenas en cuanto salían a rumbar a dicho corregimiento de Tibú, en pleno Catatumbo, Norte de Santander.

Hace unos días, en el mismo trayecto, esta vez transitado solo en moto, tardé un par de horas. **Ecopetrol, que tiene** operaciones en el área, niveló el terreno y echó una carpeta asfáltica en los primeros 22 kilómetros, pero lo hizo sin drenajes ni cunetas y ya está plagado de huecos; y el Ejército está asfaltando otros 17 con calidad de primera y todas las obras complementarias imprescindibles para que dure -un lujo jamás soñado en esas lejanías-, y el resto lo ha aplanado. Una obra iniciada en el 2015, proyectada para cuatro años, pero la violencia y otros obstáculos impiden un mayor avance. Los 18 restantes quedarán para más adelante.

Lo que no ha variado en dos décadas es el pueblo en sí. De unos cuatro mil habitantes en el casco urbano y otro tanto en sus veredas, La Gabarra quedó congelada en el tiempo, la mayoría de sus calles siguen destapadas y el comercio no progresa. Pasada la gran bonanza, que cohabitó con miles de criminales, la gente continúa viviendo de la mata, pero sin hacer tanta bulla ni alarde de dinero.

Cuando los militares terminen la carretera de inversión multimillonaria, desembocará en la calle principal, a la que nunca metieron ni un metro de pavimento, y que va a dar al puente sobre el río Catatumbo.

Al otro lado no hay sino trochas y veredas minúsculas entre la manigua. Serán, por tanto, 93.000 millones gastados en acortar el tiempo para arribar a un pueblo de presente anodino y futuro precario. Porque son pocos los cambios que se aprecian y nulos los proyectos ambiciosos. Solo nacieron paupérrimos barrios de invasión de migrantes venezolanos, empujados a jornallear en las fincas cocaleras por la catástrofe chavista. Los hombres se ganan la vida raspando hojas y las mujeres, cocinando.

“La gente cree que para una es sencillo adaptarse, que ganamos la plata fácil. Pero muchos venimos de ciudades, teníamos nuestro trabajo y nos cuesta acostumbrarnos a pasar meses metidos en la selva”, comenta una venezolana, cocinera en un cocal a cuatro horas de La Gabarra. También levantaron nuevas casas de material, atraídos por el asfalto, en los márgenes de la vía de Vetas, El 25, El 28, caseríos que fueron azotados por la violencia. Ya no la sufren con la crudeza de hace cuatro lustros, pero aún causa estragos y supone la mayor amenaza para el proyecto.

Desde que se iniciaron las obras, la guerrilla ha asesinado a cuatro militares y cinco civiles y dejado numerosos heridos de diversa gravedad. Si no han matado a más personas, se debe a



Jóvenes soldados no comprenden por qué los matan si solo ayudan construyendo una carretera. FOTOS: SALUD HERNÁNDEZ-MORA



La supercarretera empalmará con esta calle de La Gabarra.

que el Ejército permanece alerta. Cada mañana, de 6 a 7, peinan el área donde se encuentra el frente de obra con perros y personal antiexplosivo, para detectar cualquier artefacto letal.

El atentado que no pudieron evitar, el más sangriento, ocurrió el 9 de marzo en el kilómetro 29. Segó la vida de tres militares, un migrante venezolano y su sobrino de 17 años. Los extranjeros -Jesús Alberto González y John Sepúlveda- iban en moto cuando se produjo la explosión. Además de enterrar bombas a ambos lados de la vía, la guerrilla dejó un vistoso Renault con una enorme carga de explosivos que no estalló. “Si la detonan, acaban con las casas vecinas”, rememora el coronel Javier Cómbita, encargado del batallón.

Pregunté a unos nativos por la viuda del venezolano fallecido, hermana a su vez del joven que murió. “Puso a la venta el rancho y se marchó a Cúcuta a ver si la ayudan. Tiene otro hermano con ella y un bebé de tres meses”, contaron. El Ejército se encargó en su momento del traslado de los cuerpos a Cúcuta y del entierro.

“Uno no entiende que nos ataquen cuando solo estamos trabajando para ayudar a las comunidades”, me dice un soldado obrero de 18 años, que paga servicio aportando su trabajo, como otros, para que el proyecto resulte más barato. Entre los beneficiados figuran los integrantes de las Farc que permanecen

en la Zona Veredal de Caño Indio, dedicados a diferentes actividades agrícolas.

Aquel día, en el batallón causó especial conmoción la muerte del soldado profesional Wilmar Ortiz. Lo conocieron feliz porque a su hermano le había tocado pagar servicio a su lado. Ver después al menor, junto al cadáver de quien era su admiración y su espejo, estremeció a todos. Y causa escorzo que en El 28 unos se apresuraron a demandar al Ejército por las esquilas que afectaron sus casas. “A los dos días ya estábamos trabajando”, indica el mayor Gerardo Múgica. No debió ser fácil recuperar la moral en el batallón, instalado en el kilómetro 34, ni acostumbrarse a trabajar con uniforme y fusil al hombro, pese al sol abrasador. “La seguridad es lo primero”, agrega Cómbita.

Los ataques de los criminales suponen la mayor amenaza para el proyecto, la corrupción no es el enemigo. “Aquí no se roban dinero”, indica uno de los veedores ciudadanos que entrevista en El 25 bajo condición de anonimato. “Y la vía trae progreso. Subió el valor de los predios. El de un millón ahora se vende por seis. Los compradores son gente de la zona y alguno que otro de afuera. Por eso nos duele que maten soldaditos”.

La violencia

Una vez se desmovilizaron las Auc en el 2004 y las Farc hace dos años, el frente ‘Luis Enrique León Guerra’ del Eln conquistó

territorio, estructura y poder hasta convertirse en el principal peligro. Aunque es el autor de los atentados, no se puede desdénar al Epl ni la reciente aparición de la disidencia del frente 33 de las Farc.

“Cuando el ataque donde murieron los venezolanos, se formó una comisión de presidentes de juntas de acción comunal y fueron a hablar con el Eln para protestar por esas muertes y pedir que permitan la carretera. Se comprometieron a no volver a hacer algo así, pero les entra por un oído y les sale por el otro”, señala un campesino en la vereda Serpentino. Hablamos el 13 de mayo, a escasos metros del vehículo que había quedado destrozado tras un atentado y del cadáver de una de las víctimas fatales que yacía en la tierra, recubierto por unas ramas.

La guerrilla había activado una bomba al paso de una comisión judicial en el kilómetro cero de la vía a La Gabarra, en Serpentino. El verdadero objetivo serían los militares y policías que escoltaban el vehículo y resultaron ilesos. Murieron un funcionario del juzgado de Tibú y un perito, y varios civiles resultaron heridos.

Y no solo matan para boicotear la obra, también intimidan al personal civil y queman maquinaria. El Eln destruyó cinco volquetas último modelo que un contratista foráneo había adquirido para bajar costos. Unos días antes los volqueteros de Tibú protestaron por los precios que fijaba el afectado, muy por debajo de lo que ellos facturan a Ecopetrol, lo cual podía dañarles sus ingresos. Si ese fue el detonante, es un misterio, pero el contratista se marchó desalentado por lo sucedido.

Tampoco debe resultar fácil para los oficiales mantener el equilibrio entre la misión de construir la carretera y perseguir el tráfico de cocaína. Si instalan retenes y confiscan insumos y base de coca, se echan a la población encima y la vía se atrasa. Si conquistan sus afectos, se vuelven su principal escudo.

Porque si bien en el Catatumbo la desconfianza hacia el Ejército es atávica, existen campesi-

nos dispuestos a alertarlos así sea con un gesto imperceptible.

“Te pueden murmurar que evites ir a un área y uno ya sabe que la guerrilla algo planea”, recuenta un uniformado. Y un comerciante me dice que valoran a los coroneles del Batallón de Ingenieros que son cercanos con la gente y piensan que terminará la vía es lo importante. Lo de acabar la coca, para más adelante.

Destino cocalero

Al poner en la balanza el esfuerzo económico y las vidas en juego, la pregunta que ronda en la zona es si merece la pena una carretera que casi no va a ninguna parte, mientras que la que une Tibú con Cúcuta es pésima.

En realidad la escogieron por descarte. En los acuerdos para levantar el paro campesino del 2013 propusieron construir la de Tibú-El Tarra, municipio de mayor población y proyección, si un día desaparece la coca. Pero un viejo contrato con la constructora San Simón, inacabado, suponía un obstáculo legal. De ahí que optaran por La Gabarra.

“Es la población más olvidada y señalada por la violencia. Pero tiene las joyas de la corona: petróleo y carbón. Por eso es que la eligieron, no hay otra explicación”, opinó un alto funcionario de la alcaldía de Tibú.

“Son asombrosas las altas especificaciones técnicas de lo que están construyendo, la cimentación profunda de los muros de contención. No tiene sentido cuando es deplorable la vía de Cúcuta a Tibú, donde somos 45.000 habitantes”.

Un destacado líder local abunda en la idea de que “es un retazo que no conecta con nada, un dinero gastado que casi no produce riqueza, será para que la cerveza lleguen más rápido a las cantinas. Y no hay un trabajo social en La Gabarra que la justifique”.

Justo lo contrario del Corredor Vial La Gran Alianza, iniciativa de 120 juntas de acción comunal, empresas y diversas organizaciones civiles que se unieron para promover la construcción de 113 kilómetros que unirían Tibú, El Tarra y Sardinata y transformarían de fondo el campo. Creer que tendría más sentido.