

LA VARIANTE - PAMPLONA

> *UN SUEÑO HECHO REALIDAD* <

LA VARIANTE



PEDRO NEL SANTAFÉ PEÑARANDA

DEDICADO

A la memoria de los que perdieron la vida o quedaron con problemas físicos por culpa de un accidente que se había podido evitar.

A la memoria de los pamploneses que dedicaron su vida a lograr que se diera solución al grave problema del tráfico pesado, muchas veces incomprendidos

Y a todas las familias pamplonesas que durante tantos años soportaron el flagelo del tráfico pesado por el frente de sus casas.

LA VARIANTE – PAMPLONA

Dicen algunos historiadores que los pueblos crecieron y se desarrollaron a lo largo de los caminos. Si bien esto es cierto no es el caso de Pamplona. Su relación con un camino no es de progreso y bienestar sino de sufrimiento. Es el camino de las tracto-mulas que han pasado día a día por esta Ciudad dejando humo, polvo, grietas, huecos, peleas y hasta muertos.

Pamplona en los tiempos de la Colonia y principios de la república era un centro de poder, que fue decreciendo en la medida que la economía de la región nororiental del País se fue desplazando a otros centros como Cúcuta, Bucaramanga y Ocaña. En esa involución finalmente quedó circunscrita a una economía de servicios: educación, comercio y construcción. Nuestra industria es mínima y nuestra agricultura de sobrevivencia. Por esta limitación en las últimas décadas se han hecho intentos de fortalecer su economía vía turismo, con perfil religioso sin mayor éxito.

En la medida que el comercio internacional de Colombia, con la apertura económica, se fortaleció en las dos últimas décadas del siglo pasado y de manera particular con Venezuela, el Cristo del Humilladero empezó a padecer, un poco más, y con él todos los vecinos de las entradas de Bucaramanga y Cúcuta, y de las calles tercera y cuarta.

Por estas vías empezaron a transitar con cuarenta o cincuenta toneladas las llamadas tracto-mulas, tracto-camiones, doble troques, camiones y las volquetas, con rumbo a Cúcuta por la calle cuarta y a su regreso por la calle tercera rumbo a Bucaramanga, generalmente con contrabando, dicen algunos. Además, por la contaminación el sufrimiento se hizo extensivo a buena parte de los pamploneses, especialmente los universitarios por cuanto no tienen otra alternativa que caminar por estas vías.



Bus de Apuleyo. Ford 52 en la esquina de la Alcaldía. Fotografía tomada del archivo de Javier Villamizar Mendoza (30 de marzo de 2014).

La leyenda dice que el carro más pesado que había transitado por nuestras calles fue el inolvidable “Bus de Apuleyo” a quien el maestro Oscar Santafé Villamizar le compuso un bellissimo bambuco como recuerdo. (www.andotipleando.com) Seguramente lo hizo porque no alcanzaba a contaminar ni los pulmones ni los oídos de los pamploneses. Años después de ese lento y romántico vehículo llegaron los monstruos ¡llegaron los tractomulas! Al principio los mirábamos con curiosidad, pero cuando al poco tiempo empezaron a pasar al día diez, veinte, treinta, o más, nos dimos cuenta que la Ciudad y nuestras vidas estaban cambiando. Nos “jodimos” fue la expresión con la cual todos manifestamos nuestra preocupación. Era el año de 1993, el año de la apertura económica.

EL PROBLEMA

En Colombia, la evolución de la infraestructura vial comenzó a principios del siglo XX con la construcción de las primeras carreteras en la década de 1920 entre ellas la Central del Norte. El desarrollo vial del Norte de Santander ha sido lento y aun persisten sectores casi olvidados especialmente en el sector terciario. De las vías más importantes del Norte de Santander se salva la de Cúcuta – Pamplona y de las demás digamos que hay buenas intenciones. La vía de la Soberanía produce desanimo.



Oficina de comunicación y prensa Universidad de Pamplona. 2017. Calle 4 con carrera 5. Desde 1993 esta imagen era “el pan nuestro de todos los días” de día y de noche. Un monstruo de estos, para poder hacer el pare, tiene que comenzar a frenar desde la mitad de la cuadra.

El tramo Cúcuta – Pamplona se inauguró el 7 de agosto de 1925 siendo Presidente de la Republica Pedro Nel Ospina Vásquez. Pamplona es la ciudad que une la Central del

Norte (Vía Cúcuta, Pamplona, Chitagá, Málaga, Duitama, Tunja, etc) con la Ruta Nacional 66, (Vía Cúcuta, Pamplona, Bucaramanga, San Gil etc.) que hacia el año 1935 en el gobierno de Alfonso López Pumarejo estaba en plena construcción Es decir Pamplona es un “nudo estratégico vial”.

El problema nació cuando terminaron los tramos Cúcuta – Pamplona y Pamplona – Bucaramanga y no los unieron decidiendo que el tráfico, que en esa época era menor, circulara por la calle tercera y la calle cuarta, como sucede después de 80 años. Algo parecido se ve en muchas ciudades de Colombia. Pasó el tiempo y se les olvidó que había que unirlos sin imaginarse el sufrimiento que este olvido causaría.

De 1940 a 1990, aproximadamente, el tráfico que pasaba por Pamplona era normal y tranquilo más el tráfico interno que básicamente lo componían las cooperativas Cootranal y Motilones que viajaban de Pamplona a Cúcuta o a Bucaramanga.

SOLUCION AL PROBLEMA.

En el año 2012, según cálculos de la Cámara de Comercio Colombo-venezolana, se dio un comercio de 3.000 mil millones de dólares. (Informe publicado en El Nuevo Siglo del 24 de enero de 2012. Medio electrónico) y nadie reparó que mínimo el 50% de esos miles de millones de dólares pasaban por nuestras calles, claro está, sin dejarnos un poquito del progreso que estas mercancías generaban en otras ciudades o en otras regiones.

Para el año 2015 en el Documento COMPES del 2 de octubre de 2015 ya se calculaba un promedio en el corredor Bucaramanga – Pamplona – Cúcuta de 2.400 vehículos diarios y en el 2020 según cálculos de la concesionaria Unión Vial Río Pamplonita, los flujos de vehículos sobre este corredor vial, llegaban hasta 12.000 automotores diarios un fin de semana., (La Opinión enero de 2020) sin estar abierta la frontera. ¿Cómo será esto cuando se normalicen las relaciones comerciales con Venezuela?

Por todo lo anterior, la construcción de una variante como solución al problema, se hizo perentoria. Empezamos a protestar y surgieron las propuestas. Se organizaron comités, unos todavía superviven; algunos ciudadanos quisieron incursionar ingenuamente en la política pensando que desde el Concejo Municipal se podía impulsar la idea de la variante; otros lo hemos hecho individualmente. Un grupo de ciudadanos: Juan Leal, Darío Zequeda, Luis Antonio Ortega, entre otros, se constituyeron en Junta Cívica desde hace 40 años con el mismo objetivo. Ellos son depositarios de una historia que nos muestra como se destruye una ciudad en Colombia sin necesidad de poner bombas.

Ante las frustraciones unos ciudadanos desesperados trataron de bloquear el tráfico a la entrada de Cúcuta-Pamplona; la policía, apareció y en pocos minutos, con bolillo en mano, acabaron la protesta. Lacerados, dolidos y con las nalgas moradas se retiraron estos amigos y al final todo pasó a ser una anécdota más. Los líderes de este movimiento “terrorista”, por la época en que se hizo, fueron nuestra ciudadana Chila Mogollón y Clemente Montañés Jr., entre otros.

La inolvidable Radio Cariongo con su Directora María del Socorro Luna a la cabeza y su grupo de periodistas, organizó “firmatones” para ser enviadas a los Ministerios del caso y siempre estuvo presta a publicar cualquier documento que nos favoreciera. Nos cuenta la Directora que se recogieron cerca de 10.000 firmas.

Siempre que se acudió, como es lo normal, a las autoridades municipales y departamentales para buscarle solución al problema la respuesta fue la misma: “No podemos hacer nada, porque las calles tercera y cuarta son vías nacionales y eso le corresponde al Gobierno Nacional”. Mientras los candidatos a cargos de representación, en épocas electorales respondían ante nuestras inquietudes: “Me comprometo”, “Cuenten conmigo”, “Ni más faltaba”, “Estamos trabajando”, como siempre. Otros permanecieron indiferentes y no se comprometieron. Al final, nunca conocimos una gestión real para solucionar el problema y el asunto se olvidaba.

Así las cosas, la gran mayoría de la población se resignó y terminó **“familiarizándose”** con las tracto-mulas; pero otros no nos resignamos y continuamos la lucha utilizando la única arma con que hemos contado: la palabra. Escribimos y enviamos cartas y documentos demostrando la necesidad de la Variante; asistimos a cuanta reunión se programaba. Los medios de comunicación, con excepción del diario “la Opinión” de Cúcuta, el diario local el “Despertar” y el periódico virtual “El Colibrí”, permanecieron mudos; tan diligentes para informar masacres, robos, carteles, etc, pero poco para unirse a los reclamos legítimos de la gente.



Oficina de comunicación y prensa. Universidad de Pamplona. Abril 2017. La señora y su niño, dentro del coche, estuvieron a un instante de la tragedia. Y la total indiferencia de los vecinos en la esquina del Palacio de Justicia. Que ironía

Mientras el tiempo pasaba y nosotros sufríamos y respirábamos humo, con Humberto Ayala, Jorge Navia y nuestras familias hacíamos caminatas por Cristo Rey y los cerros y fincas aledañas, y con nuestra ilusión de ver algún día solucionado el problema, diseñábamos la ruta por donde podría pasar la variante. Hicimos por lo menos una docena de planos, Soñábamos con una carretera de doble vía, sobre superficie, iluminada con grandes faroles. Sobre sus orillas sembraríamos novios rojos, crisantemos azules y hortensias amarillas y nos imaginábamos la ciudad Mitrada libre de contaminación. Cuando regresábamos a la casa volvíamos a la cruel realidad. En cierta ocasión el ingeniero Gregorio Torres (q.e.p.d) dueño de una de esas fincas, propuso que lo mejor era un túnel. Sin formula de juicio lo descalificamos inmediatamente, Ah ¿para que nos pase lo mismo que con el túnel de la Línea? le advertimos disgustados. No se volvió a hablar del tema. Tenía razón, se construyo un túnel.

Otra anécdota que recuerdo sucedió el día que se firmo el contrato para la reconstrucción del tramo de Pamplona a Bucaramanga. El helicóptero que traía al Doctor Vargas Lleras, por problemas ambientales, se demoro el aterrizar en Pamplonita. Mientras llegaba tuve la oportunidad de dialogar con el dueño de la firma que construiría el tramo a Bucaramanga y claro, ineludible hablamos de la Variante – Pamplona. Le conté en que estábamos y como visualizábamos la solución y como el Gobierno estaba hablando de un túnel. Muy arrogante me dijo “Vea señor si el gobierno dice que es un túnel pues es un túnel, porque, si ustedes le ponen problemas, pues se quedan sin el túnel y sin la variante”. De mi parte silencio absoluto, sin embargo, debo aclarar que el ingeniero Gregorio, nada tuvo que ver con el túnel que se construyo.

Faltaba algo que nos permitiera realmente sustentar ante las autoridades la necesidad de la Variante. Como una especie de diagnostico de la realidad y escribirlo y publicarlo. Fue así como un grupo de pamploneses (1) redactamos un documento que se convertiría en la carta de presentación ante las autoridades nacionales, departamentales y municipales.

QUE DECIA EL DIAGNOSTICO – 2000.

Transcribo lo esencial:

“Desde el punto de vista social, el área que soporta este flagelo (**TRAFICO PESADO**) incluye sectores como: el barrio El Humilladero, San Ignacio, el Buque, las Américas, el Camellón, parte del Carmen, Tinto Redondo, Cristo Rey y Santa Marta, que representan la tercera parte o mas de la población de Pamplona, aproximadamente 35.000 o mas habitantes. Se encuentran instituciones educativas como la Universidad de Pamplona, UNAD, Colegio de Nuestra Señora del Rosario, San Francisco, Colegio Galán, Juan XXIII y el SENA. Se afectan Instituciones como el Palacio de Justicia, Asilo de Ancianos, Hospital, Policía Nacional, Idime (antiguo Seguro Social) y el Museo de Arte Religioso. “Familias, viviendas, comercio, negocios, residencias, en fin, la vida ciudadana del sector está afectada moral, sicológica,

económica y físicamente. No hay como medir la crueldad a la que se ven sometidos los niños y ancianos, expuestos unas veces a un trágico accidente, otras a respirar en un ambiente que atenta contra la salud por la contaminación producida por los vehículos de tráfico pesado y los buses de línea”

“Desde el punto de vista técnico el problema es igualmente grave, entre otras por las siguientes razones: 1- Las vías urbanas por donde circulan los vehículos de carga pesada en la mayoría, no están diseñadas en su estructura (base, sub base, carpeta asfáltica etc.), para soportar un tránsito promedio diario como el que circula actualmente. 2- El nivel freático y el alto contenido de humedad generan condiciones indeseables de inestabilidad de las vías y de las viviendas, problema agravado por la ausencia de estructuras propias para el manejo de aguas lluvias y subterráneas. 3- El ancho de las calles no es el adecuado y los andenes son estrechos, generando un gran riesgo para los peatones. Hay tramos de la calle tercera que miden 4.3 o 5.5 metros de ancho y por ahí pasan tracto mulas que pesan 50 o más toneladas. 4- Las casas y edificios están siendo sometidas a preocupantes y permanentes vibraciones que han generado grietas en sus elementos, es impresionante sentir como estas viviendas se estremecen con el paso de los vehículos produciendo cargas que generan fatiga en sus estructuras. 5- Se requiere una vía alterna, técnicamente construida que soporte el peso y los efectos negativos que producen estos grandes vehículos sobre las estructuras propias y aledañas de la vía. Las calles de Pamplona no reúnen estos requisitos; fueron construidas hace cientos de años”.

El Instituto de investigación en química de la Universidad de Pamplona, dirigido por el Doctor Alfonso Quijano, presentó el 18 de febrero de 2011 en el periódico la Opinión, las conclusiones de un estudio sobre “los altos niveles de contaminación en Pamplona”. “La investigación que midió la calidad del aire que se respira en Pamplona, arrojó que el municipio está al mismo nivel de las grandes capitales del mundo, lo que sin lugar a dudas es una voz de alerta para las autoridades ambientales, pues la presencia de PM 2.5 es peligrosa... Los resultados indican que la Ciudad Mitrada está en igual nivel de contaminación que Bogotá, Madrid o Roma”. Continúa el estudio “Este elemento (PM 2.5) al ser respirado se deposita en los sacos alveolares de los seres humanos y su acumulación está asociada, según estudios internacionales, a la aparición de cuadros cancerígenos”. (Diario La Opinión 18 de febrero de 2011). La conclusión es aterradora. ¿Cuántos pamploneses habrán sufrido enfermedades graves por culpa de la contaminación producida por el tráfico pesado que pasa por la calle tercera y cuarta, especialmente en los últimos 30 años? Nadie lo ha investigado.

Para la misma fecha, se consultó la opinión de la ciudadanía pamplonesa. La respuesta fue contundente: “este problema se acabará con la construcción de una carretera que desvíe el tráfico pesado del centro de Pamplona”. El diagnóstico lo enviamos a la Presidencia de la República, al congreso, a la gobernación, a la asamblea, a la alcaldía, al Concejo municipal etc, nos faltó la Corte Celestial y solo logramos promesas.

RESPUESTA AL DIAGNOSTICO

Apoteósica, no podía ser de otra manera en este bello País del Sagrado Corazón, que tanto amamos:

1 - El Gobierno respondió cerrando la Oficina de Vías que funcionaba en Pamplona, culpando al ingeniero que la administraba, “por que solo un ingeniero era capaz de argumentar la situación en los términos anteriores”. Como si en Pamplona no existieran profesionales con las capacidades para hacer estos estudios; como si los pamploneses fuéramos ignorantes. No obstante, todos estos argumentos expuestos, tendrían eco años mas tarde. Lo triste es que no volvimos a saber nada del ingeniero.

2 - La segunda respuesta que recibimos del Gobierno Nacional no pudo ser más “patética” como dicen los jóvenes, pero eficiente para las tracto mulas y camiones. Tumban una casa en la calle cuarta con carrera segunda para que los tracto-mulas y el resto de esos monstruos, pudieran pasar más fácilmente ya que en esa esquina se atascaban muchas veces. Por su parte los ciudadanos: que se orillen, que se escondan, que den la vuelta, etc.

NACE UNA ESPERANZA

En estas condiciones llegamos al año 2013 y sin darnos cuenta “El Gobierno Nacional emprendió la ejecución del ambicioso programa de infraestructura de vías de cuarta generación (4G), con el cual está pretendiendo modernizar la infraestructura vial del país, que tiene un rezago que afecta la competitividad.” (PORTAFOLIO. Octubre 3 de 2016.12.59PM).

Debo confesar que, cuando con mi señora nos enteramos por la televisión de este plan, sentimos que nos habíamos equivocado de canal. No era posible que esto tan bello sucediera en Colombia. Y como llevamos tantos años siendo víctimas del olvido vial, casi instintivamente enviamos un oficio vía correo electrónico a la Vicepresidencia de la Republica preguntando si la Variante – Pamplona estaba incluida en este Programa, por que aparecía como ultimo proyecto el tramo Pamplona – Cúcuta, pero no mencionaba la Variante, además explicándoles nuevamente las razones técnicas y sociales que justificaban la necesidad de construirla. Esta vez el diagnostico mencionado anteriormente si lo leyeron.

El martes, 2 de diciembre de 2014 llegó la respuesta: “Atendiendo instrucciones del Señor Vicepresidente de la Republica Doctor German Vargas Lleras, procedemos con la respuesta al Oficio en los términos siguientes: Hemos leído con atención su Oficio relativo a las razones sociales, ambientales y técnicas que sustentan la necesidad de construir una variante que retire el tráfico de vehículos pesados por las Calles 3 y 4 de la Hidalgo Ciudad de Pamplona, Norte de Santander, encontrándolas atinadas y pertinentes. Al respecto, comedidamente le informamos que dentro de la Tercera Ola del Programa de Concesiones de Cuarta generación (4G), está incluida la Vía Bucaramanga- Cúcuta y que dentro de ella está prevista la construcción de la Variante en el Municipio de Pamplona”.

Por fin recibimos una respuesta positiva del Gobierno Nacional. Respuesta a la que le dimos el título de NACE UNA ESPERANZA y la enviamos a todo el mundo por las redes sociales. Nadie creyó. Algunos recordaron al apóstol Tomas “hasta no ver no creer” y otros refunfuñaron diciendo que “habrá que esperar”; ciertos amigos afirmaron que era la misma politiquería de siempre. En el diseño de un macro – proyecto de esta magnitud intervienen muchas personas, pero siempre hay un líder que establece el sentido y la ruta, para nuestro caso fue el Doctor German Vargas Lleras y su equipo de especialistas y técnicos de la ANI, ocupaba el cargo de vicepresidente de la Republica y encargado por el presidente Juan Manuel Santos de liderar el desarrollo vial del país.

LA ESPERANZA DURO POCO

El 4 de mayo de 2016 nos desayunamos con la noticia, publicada en la Silla Vacía por Juan Esteban Lewin, contándonos que “Esta mañana la ANI hizo la audiencia para recibir las ofertas de los interesados en construir la doble calzada entre Pamplona y Cúcuta. Y por primera vez desde que empezó el programa de licitaciones de cuarta generación (conocido como 4G), nadie hizo una oferta, lo que abre un interrogante sobre la principal apuesta de inversión e infraestructura del Gobierno”

Y continuaba “según dos fuentes del sector, el proyecto no era financieramente viable, y por eso ninguna de las constructoras que han estado detrás de esos proyectos se presentó. Según una de ellas, las vigencias futuras que se comprometía a poner el Estado se quedaron cortas por unos 300 mil millones de pesos. Por el lado de la ANI, la idea es revisar el proyecto para sacarlo adelante”. Quedamos fríos, atontados. Como era posible que nos pasara esto. Se nos quemó el pan en la entrada del horno. Y como siempre acudimos al Señor del Humilladero pidiéndole protección. Creo que nos hizo el milagro.

RENACE LA ESPERANZA

La última parte de la noticia nos permitía una leve esperanza. La ANI se comprometía a revisar el proyecto, para sacarlo adelante. Quedaba claro que el proyecto era integral es decir la doble calzada Pamplona – Cúcuta incluía la Variante Pamplona, ni soñar que construyeran solo la Variante. Por esto terminamos exigiendo y respaldando, además de la Variante, también la “doble calzada a Cúcuta” y no nos equivocamos.

En 11 meses la ANI ajustó el Proyecto. Fue un proceso de la mas alta y pura convicción de la necesidad de la obra y donde intervinieron otros altos funcionarios del Gobierno: German Vargas Lleras Vicepresidente (dejo hecho el nuevo estudio para retirarse del cargo), Juan Fernando Cristo Ministro del Interior y Mauricio Cárdenas Ministro de Hacienda y el 19 de abril de 2017 durante audiencia pública, desarrollada en la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se adjudicó a la firma española Sacyr Concesiones Colombia SAS la concesión de Cuarta Generación (4G) Cúcuta - Pamplona. La emoción fue inmensa y mucho más al conocer el cronograma de la macro obra. Comenzaría por la Variante (Unidad funcional 1), además le dieron el carácter de obligatoria. Teníamos el temor de que comenzaran por “Los Acacios” y así llegarían a la Variante en 4 o 5 años, si todo salía bien.

INICIO Y FINALIZACION DE LA OBRA



El señor Presidente firmando el acta de inicio de la obra. “Curva de los Adioses” 8 de julio de 2017. Diario la “Opini3n”.

El 8 de julio de 2017 el presidente Juan Manuel Santos, firm3 el acta de inicio de las obras con una inversi3n cercana a los 3,8 billones de pesos. El acto se llevo a cabo en la curva de los “Adioses” a la salida para C3cuta. En una tarima especial se ubicaron las autoridades y los empresarios que construir3n la obra. Los vecinos el pueblo en el lado izquierdo aplaud3amos las intervenciones que fueron cortas pero sin ninguna oportunidad de participar.

Durante el acto me hice al lado de los amigos Juan Leal y Luis Antonio Ortega viejos conocidos y personalidades influyentes en la vida c3vica de la ciudad. A Juan y a Dar3o el destino no les permiti3 ver la obra que nos entregaron. Hablamos y recordamos an3cdotas, ya sin el resentimiento que produce el abandono de los gobiernos. Lo “logramos” era la expresi3n de todos, que “verraquera”, “por fin” coincidimos todos. El futuro de Pamplona ser3 mejor especialmente en los sectores turismo y comercio y los habitantes de la calle tercera y calle cuarta, los verdaderos h3roes durante 80 a3os, dormiremos tranquilos y los ni3os y viejos transitaran sin peligro por las calles.



Al día con la Vía. Edición No 15. Unión Vial Río Pamplonita

La obra física, como tal, inicio el 14 de octubre de 2019 fecha en la que fue aprobada la licencia ambiental y la finalización de las actividades constructivas estaba prevista, para noviembre de 2021 (La Opinión febrero 19 de 2021). Ocho meses de atraso por razones que desconocemos y que nunca nos explicaron. Este vacío informativo se prestó para toda clase de comentarios en los que somos muy generosos los pamploneses. Por ejemplo: que el túnel se desplazó 70 metros, que el túnel es una piscina, que por el túnel han visto deambular el ánima sola etc.



CARLOS GO. Fotografía tomada el 21 de julio de 2022. Entre carreras segunda y tercera de la calle tercera.

Hasta el último día las calles tercera y cuarta fueron escenario de los más grandes trancones, como si se estuvieran despidiendo las tracto-mulas y los doble-troques y todo el tráfico pesado del oriente colombiano.

PUESTA EN MARCHA



La Opinión – agosto 4 de 2022

La Variante – Pamplona “un sueño hecho realidad” fue la sentencia del Gobernador del Departamento Norte de Santander Silvano Serrano, el día 4 de agosto de 2022 fecha de la inauguración, cinco (5) años después de haberse firmado el acta de inicio de la obra. Fue un acto emotivo lleno de recuerdos y todos con la convicción de que Pamplona será otra, para mejorar, a partir de esta fecha.

La puesta en marcha de la Variante significa un cambio radical en la vida y costumbres de los pamploneses, especialmente los vecinos de las calles 3 y 4, cambios que pueden afectar inicialmente hasta la salud mental de algunos ciudadanos. Viviremos una especie de transición y veremos situaciones impensables. Es tanta la “familiarización” con las tracto mulas y el tráfico pesado, que a muchos les hará falta. Se sentirán solos y hasta no podrán dormir. Será como una especie de “síndrome de Estocolmo” cuando la víctima se hace dependiente del victimario.

A medida que se vayan notando los beneficios irán cambiando y mejorando su nivel de vida. De todas formas, los organismos de salud deben preparar programas especiales. Los que hemos añorado por tantos años la Variante dormiremos placidamente y como se dijo anteriormente nuestros niños, ancianos y estudiantes, podrán caminar tranquilos por nuestras calles. No podrán suceder mas accidentes mortales ni volveremos a ver accidentes como el de Karen que destrozó nuestros corazones.

Algo de lo que nadie habla, la seguridad y tranquilidad de los mismos transportadores y conductores. No ha sido fácil para ellos meterse durante años, con esos monstruos por las calles angostas de Pamplona, que nunca fueron diseñadas para el tráfico pesado. Ya no tendrán por que hacerlo y es mas cómodo para ellos desplazarse por la Variante. La seguridad ciudadana será indiscutiblemente la gran ganadora con el cambio.

En otro aspecto, el Gobierno municipal junto con la Oficina de Transito deben reglamentar ciertos asuntos que atañen a la nueva realidad. Por ejemplo: El tráfico pesado que viene por la carretera Central del Norte o Panamericana y que va rumbo a Bucaramanga, debe desviarse a buscar la redoma de la curva de los “Adioses” y hacer transito por la Variante rumbo a Bucaramanga. No dejara de haber algún despistado que para ahorrarse la vuelta se salte la Variante y se meta por la calle 3 o viceversa cuando vaya para Cúcuta se desplace por la calle 4. Los buses de pasajeros cuando hagan escala en el Terminal y que van para Bucaramanga, deben buscar la Variante y no seguir por la calle 3. De cuanto es el máximo tonelaje que permiten desplazar por las calles de Pamplona. Y muchos detalles que estoy seguro ya deben estar reglamentando las autoridades municipales. No olvidemos que las calles 3 y 4 dejaran de ser vías nacionales y quedaran circunscritas a la jurisdicción municipal.

Es una falacia afirmar que el desarrollo económico es fruto del gran aporte del tráfico pesado y que al sacarlo la ciudad se acabará. Que la ciudad quedara “sola y abandonada” como dice la canción. Una vez en esos interminables diálogos sustentando la necesidad de la Variante, me enfrente al dueño de un restaurante, gran señor y amigo. El argumentaba

que los restaurantes se acabarían, por que nadie volvería. Yo aterrado solo atine a preguntarle que de sus clientes habituales cuantos llegaban al restaurante en tracto mula o en camión. Ninguno claro esta. Entonces para que quiere las tracto - mulas. Los tracto - camiones y camiones pesados que pasan por Pamplona no gastan un tinto, en el recorrido por la ciudad solo producen daños y accidentes, la mayoría involuntarios.

El turista vendrá a Pamplona a conocer la ciudad, a degustar su gastronomía, a conocer sus costumbres, el arte, la música, los colegios, las Iglesias, la gente. Llegara en su vehiculo particular o en servicio publico. Hay que ofrecerles programas turísticos llamativos y atractivos. Con un servicio hotelero acorde con el visitante. Que las calles no tengan huecos. Que los frentes de las casas estén limpios, pintados ojalá todas de blanco.

Termino estas sencillas páginas citando el último terceto de un soneto del Padre José Rafael Faria Bermúdez intitulado “Nueva Pamplona” declamado por él mismo en un acto de la Universidad de Pamplona.

“Prosigue, con afán noble y seguro
Aprende a hacer de tu pasada gloria
Peldaño a tu grandeza del futuro”.

PEDRO NEL SANTAFÉ PEÑARANDA.

(1). Diagnostico firmado por: Humberto Ayala Barrera, Juan de Dios Peláez Herrera, Fernando Rojas Parada, Jorge Navia Castrillón, Jesús Ernesto Duque, Carmen Julia Parra Peñaloza, Luis Enrique Duarte Castillo, Julio Enrique Camperos Serrano, Ángel Ramírez Castellanos, Carlos Alberto Santafé Villamizar (fue el ingeniero que escribió las justificaciones técnicas) y Pedro Nel Santafé Peñaranda.