

Putumayo

Alejandro García Gómez
Escritor nariñense
Docente del INEM de Medellín

Comencé comprando el tiquete en la oficina de Trans Ipiales de Pasto tres días antes del viaje. Edgar García, mi primo (q.e.p.d.), que viajaba conmigo, viejo viajero hacia esas tierras por cuestión de negocios, así me lo había señalado y que no los comprara en Cootransmayo. Yo me había quedado intrigado. Al subirnos al bus en esa madrugada y preguntarle el por qué, explicó:

–Es mejor comprarlos antes para poder escoger el puesto.

–Los mejores son los de adelante, junto a las ventanillas –agregó cuando lo seguí mirando.

–¿Por qué?

–Uno no sabe qué puede pasar... Date cuenta que los de los primeros asientos se pueden bajar de primero... Y si están en las ventanillas se dan cuenta más pronto de lo que sea –y movió su mano derecha como abarcándolo todo.

–¿Y por qué en Trans Ipiales y no en Cootransmayo?

–Se derrumban menos –dijo.

No pregunté más.

La carretera o la aventura de llegar

Llamarla *carretera*, es un decir. Fue construida de emergencia como vía de penetración para que el Ejército colombiano (compuesto en su mayoría por soldados nariñenses para la fecha, debido a la dificultad de llegar con escuadrones del norte del país a causa de las malas comunicaciones, hombres que murieron esperando las promesas a su heroísmo y su victoria) pudiera llegar a defender las fronteras y límites patrios, amenazados por el expansionismo del Gobierno peruano (1932). Pasaron los años, el Sur puso

los muertos, los héroes —como José María Hernández¹— y la victoria militar, nuestro Gobierno la vergüenza de un tratado y la *carretera* siguió igual.

Si algún mantenimiento se le ha hecho a la fracción comprendida entre Pasto y la población de San Francisco (Putumayo) y que pasa por el paradisíaco y elíptico Valle de Sibundoy —donde nace el río Putumayo—, no ha corrido con igual suerte aquella que, por los peligros que ofrece, es la más riesgosa: San Francisco-Mocoa (El trampolín de la muerte, la llaman). Una vez se pasa por las minas de cal de aquella población, se asciende al páramo de La Cabaña. Entonces la carretera se vuelve mucho, muchísimo más angosta y sus riscos forman precipicios en los que es imposible observar el fondo del abismo, ya que la región permanece con nieblas y lluvias densas y constantes. Antes de llegar a la parte más terrible, El Mirador, la sabiduría popular ha bautizado los diferentes tramos como La Soledad, Murallas, El Silencio, Peña Lisa, etc., nombres que entre niebla y lluvias dicen y pintan todo. Entonces se llega a El Mirador; es el punto alto final de la anchura de Los Andes, donde la cordillera mira a sus pies la llanura amazónica, una pequeñísima parte colonizada. A veces, desde El Mirador se observan las primeras poblaciones del Bajo Putumayo: Mocoa (capital del Dpto.) y Villagarzón.

La carretera empieza a descender en zigzag angustiosos, prolongados. Ida y vuelta de kilómetros y tiempos incontables bajando la cordillera. La lluvia, que no acaba de caer nunca, forma torrentes que van produciendo

¹ José María Hernández. Nació el 17 de enero de 1892 y desarrolló la infancia en su vereda de Guachá (Pupiales, Nariño), de donde salió a la cabecera municipal para realizar sus estudios primarios. No se habla de estudios secundarios ni universitarios, inaccesibles en aquellos tiempos para las medianas clases. En 1910, muere don Víctor Hernández, su padre, y pasado un tiempo, doña Rosario Vivas vuelve a contraer matrimonio con el músico ciego Arquímedes (sic) Morán. Por inconvenientes de entendimiento con su padrastro, en 1914 se engancha como obrero del Dpto. de Nariño para instalar la línea telefónica Pasto-Mocoa. Acabado el contrato se queda a vivir como colono en Puerto Asís (Putumayo). Se casa allá con Gregoria Iles y tiene hijos.

1932, sobreviene la guerra. El vecino Perú corre linderos y el 1 de septiembre nos invade. Nuestro país no estaba preparado. Al igual que más tarde ocurriría con el vergonzoso episodio de la fuga de Pablo Escobar, comienza en nuestro ejército de entonces una de órdenes y contraórdenes. No hay carretera hacia esa frontera, sólo el camino de herradura Pasto-Mocoa y el resto a lomo de río entre la selva. Es entonces cuando el ya próspero comerciante José María Hernández se ofrece ante el general colombiano Efraín Rojas para servir de guía a las tropas, trabajo que luego se le cambia por el de identificar la ubicación y pertrechos de las líneas del enemigo, es decir espía, pero sin remuneración sino sólo como un acto patriótico. En la misión es reconocido y descubierto ante el invasor por un indígena. Es llevado a Iquitos y sentenciado a muerte con cargos de espionaje en un sumarísimo consejo verbal de guerra. Es ejecutado el 17 de abril de 1933, a pesar de que para entonces ya había acuerdo —no firmado— entre los gobiernos de Colombia y Perú ante la Liga de las Naciones (hoy ONU).

La Ley 99 de 1936 le concede el homenaje de héroe de la patria y la suma vitalicia de \$30,00 mensuales a su única sobreviviente, su hija Justina. El Ministro de Guerra, Gral. Hernando Correa Cubides, deroga, en acto administrativo, esa ley de la república «por motivos de orden público». Jamás los recibió doña Justina.

derrumbes o minando la banca del carreteable, al que lo atraviesan innumerables veces desde arriba hacia abajo en el zigzag. Con los derrumbes, los carros deben hacer filas interminables de lado y lado. Es la única vía. Si se está de buenas un maquinista oficial de Obras Públicas (o Inviás-Mintransportes) la despeja. Casi siempre, los derrumbes se forman en varias partes a lo largo de la vertical imaginaria que corta el zigzag. Paciencia. Los viajeros esperan, o con sus equipajes al hombro saltan los obstáculos por seguridad y precaución, aunque no se sabe qué es más peligroso. El maquinista también espera la propina o su trabajo se vuelve más lento. Eterno. O se enferma de repente. O no se lo consigue. O sale a hacer una vultica y no regresa. Su labor es embancar el piso de la vía con la misma roca desprendida, para que los carros pasen. A veces es necesaria la dinamita.

—¡Fuegooo! ¡Fuegooo!—y los viajeros corren con sus bártulos al hombro bajo la lluvia y distinguiéndose entre la niebla para no perderse de la compañía.

Como en general no pueden encontrarse dos carros en un mismo punto, el proceso de «dar vía» entre camiones y buses se prolonga hasta la noche. Hasta la madrugada. Hasta el otro día. O hasta el desbloqueo siguiente. Buses y camiones, cuando desde lejos se contemplan, deben esperarse a trechos donde, a duras penas, el paso se hace posible, o reversar hasta encontrar un recodo permisivo. A veces con la llanta trasera externa al vacío y la otra «mordiéndolo» banca.

Este accidentado viaje Pasto-Mocoa no es eventualidad de un día o temporada. Durante los 365 días del año ocurre lo mismo, con mayores o menores matices. El olvido y el abandono para esa región han sido pleonasma. Cada vez que hay muertes violentas (por accidentes, guerrilla o narcotráfico o paramilitares) el Putumayo vuelve a ser noticia, como por los 23 muertos y 19 heridos en julio de 2008.

Nosotros, que salimos de Pasto finalizando la madrugada de ese día, llegamos a Mocoa entre las 7 y 8 de la noche para un trayecto de 227 km. Algo más tarde arribamos a Villagarzón, segunda población del Bajo Putumayo en orden de llegada, cercana a Mocoa, que es la primera al pie de Los Andes. Entre la media noche y la madrugada se desgranó una tormenta pocas veces escuchada por mí. No la vi. Aunque era imposible dormir en ese lapso de tiempo por los rayos y los truenos, no pude levantarme a observar. No pude.

Colonización

Aunque ahora se cuenta con la vía Mocoa-Pitalito, hablábamos antes de la proeza de llegar o salir del Putumayo a Pasto, ciudad que la nueva carretera no ha podido desbordar en importancia, quizá por las relaciones familiares que subsisten, por su cercanía al Ecuador, por ser una gran despensa cercana de productos de clima frío. El Putumayo fue destino de los abandonados y fracasados de la fortuna: la mayor parte, colonos o

siringueros nariñenses en los tiempos de la bonanza del caucho. Quienes lo habían perdido todo por negocios o por azar, se «largaron» para allá a pelearle a la selva la fortuna o la tranquilidad perdidas. Muchos murieron en su intento. Las serpientes venenosas, el paludismo, los accidentes producidos al tumbar la selva y las enfermedades tropicales era lo más común. Quienes sobrevivieron, levantaron familias que, asentando iglesia y parque, dieron comienzo a las poblaciones actuales.

El caucho y el oro al comienzo, y la explotación de maderas y productos exóticos de su exuberante selva luego, fueron al principio los recursos tras los que los colonos se internaron. Los comerciantes les llevaban manufacturas (ropas, cuchillos, machetes, medicamentos, etc.) y se las cambiaban por oro y otros productos exóticos, no sólo porque se acababa el dinero circulante sino porque les salía más ventajoso, ya que el negocio se convertía de ida y vuelta. Estas actividades quedaron eternizadas en el poema *Rapsodia de Saulo*, de Aurelio Arturo y en uno de los personajes de *La vorágine* de José Eustasio Rivera, el pastuso Clemente Silva. Poco a poco y tras tumbar monte, empezaron los cultivos y la ganadería. Así se vivió por mucho tiempo.

Yo iba detrás de unas averiguaciones a un anciano familiar de mi padre, Braulio Córdoba, un campesino sabio, que se había «largado» de su vereda montañosa situada entre uno de los riscos que entre las hondonadas del profundo y caluroso río Guaitara y el frío Galeras existen en Sandoná (Nariño). Debía hablar con él para averiguar una parte de la historia de mi familia. Era uno de los colonos que había fundado a Villagarzón en compañía de otro familiar de mi padre, Luis Enríquez, su esposa Carmen Córdoba y otro puñado de nariñenses. Don Luis, salvado dos veces de la muerte por la mordedura de serpientes venenosas, obsequió los terrenos donde hoy se asienta la población de Villagarzón. En su alcaldía municipal, existía una placa de mármol como homenaje al puñado de fundadores.

Hojarasca y bonanza

Con el descubrimiento del petróleo, el Putumayo cambió de patrones en sus valores culturales. Llegó el dinero de la Texas Petroleum Company y con él llegaron los desempleados del país y quienes deseaban mejorar sus ingresos, que fueron a probar fortuna con un empleo directo (pagado por encima de nuestros estándares nacionales, pero muy por debajo de los estándares gringos o internacionales) o con el subempleo de la economía alterna o subterránea de los otros oficios como los expendios de licor, la prostitución centralizada y no centralizada, la economía del rebusque, etc. Se rumora que Mario Hipólito Castillo García, más conocido en Sandoná como Polo Guaricongo, siendo obrero de la Texas, tuvo el suficiente coraje para cortarse uno de los dedos de su mano que la dejó incompleta, «el que menos necesito» dizque dijo bajándose la última articulación del índice de la mano izquierda, para cobrar la indemnización. Que había dispuesto que ese dinero le serviría de «plante» para montar un posterior negocio en

Pasto, pero aseguran que se lo bebió todo. Ahora, en su ancianidad, él repite que no fue a propósito sino que le ocurrió un verdadero accidente al trabajar una lámina de madera con su machete.

Se necesitaban obreros para los sondeos, las perforaciones, las torres y para construir el oleoducto que desde Orito debía salir al puerto de Tumaco en el Océano Pacífico. Con la hojarasca, aparecieron todas las actividades delincuenciales conexas. Siempre bajo la ausencia de una efectiva presencia del Estado. Máximas condiciones de atraso, mínimas de dignidad. Fue entonces cuando los frentes guerrilleros comenzaron los primeros coqueteos con sus habitantes.

Este accidentado viaje Pasto-Mocoa no es eventualidad de un día o temporada. Durante los 365 días del año ocurre lo mismo, con mayores o menores matices. El olvido y el abandono para esa región han sido pleonasmos.

Los narcos y los frentes

En la década del 80, el narcotráfico pelechó y comenzó con su esplendor grotesco y violento en el norte del país. Esos ojos ambiciosos se volvieron ávidos hacia las tierras vírgenes en su mayoría y de promisión de Putumayo.

Cuando finalmente vino la bonanza cocalera y luego amapolera, los carteles y los frentes guerrilleros se adueñaron de extensas regiones. Era un paraíso. Los frentes guerrilleros empezaron a cobrar el impuesto a los narcos; el llamado «gramaje», quizá una sarcástica alusión a la unidad de medida gramo. Los campesinos estaban cansados de producir maíz, cacao, ganado y sus derivados, etc., y de no poder vender o de hacerlo con grandes costos o a precios irrisorios. Les ofrecieron sembrar coca y comprarles a mejores precios y sin tanto trabajo. Aceptaron. Para la fecha se habían minado las barreras del pudor que otra ética con otros valores les había inculcado. El hambre y la

miseria o los excesos y el poder transforman las barreras éticas y morales. Todos vivían de la coca: sembradores, procesadores, artesanos, comerciantes, intermediarios, prostitutas y rebuscadores. Por eso Pasto y el Dpto. de Nariño también «se beneficiaron». Muchos profesionales universitarios desempleados emigraron, sobre todo nariñenses. Varios alternaron la profesión universitaria con la de empresarios, principalmente comerciantes; con el tiempo, muchos encontraron más rentable esta última a la que se dedicaron por completo, pero reservaron la mejor pared de su casa para el estatus otorgado por su diploma.

Conflicto

Una parte del conflicto que se vive hoy en estado de letargo es consecuencia de todo lo anterior. La otra causa fue que al Putumayo se le sometió a un experimento a escala de lo que sería el Plan Colombia, tanto por parte de nuestro Gobierno (comenzado en el mandato de Andrés Pastrana, 1998-2002, por orden del Gobierno norteamericano) como de la propia guerrilla.

A mediados de 1996, Colombia asistía al espectáculo noticioso del desmonte de las plantaciones y laboratorios procesadores de cocaína y algunos de heroína en el Putumayo. La noticia dio la vuelta al mundo. El proceso 8000 amenazaba con tumbar por la ley o por la fuerza al entonces Presidente Samper, que aún asegura que no vio el elefante de 6 millones de dólares narcos en su campaña presidencial, al igual que presidentes anteriores tampoco lo vieron en las suyas propias. Con inmenso despliegue publicitario, en el cuatrienio de Samper (94-98) se reprimió todo lo que tuviera alguna relación con el narcotráfico y con mayor despliegue aún se informó a los cuatro vientos que el Gobierno central estaba dispuesto «a darse la pela» para reemplazar no sólo esos cultivos, sino toda la estructura económica de la cual vivía ese Dpto. Nació por entonces el «Plante», que se lo publicitaba como un inmenso programa gubernamental-gringo de sustitución de cultivos ilícitos por otros legales, rentables empresarialmente y fácilmente exportables hacia los EEUU. Pero este programa estaba mejor financiado en la publicidad televisiva que en la realidad. Hoy queda un desteñido recuerdo de ese «esfuerzo».

Entre fines de 1997 y comienzos de 1998, nuevamente el Putumayo vuelve a ser noticia: el paramilitarismo de derecha empieza a disputar ese territorio al de izquierda, que ya era su dueño. La mañana del 12 de febrero del 98, Néstor Hernández, alcalde de Puerto Asís, aseguraba (Radio Net) haber visto flotando 12 cadáveres sobre el río Putumayo a su paso por esa población, proporcionalmente y por entonces más violenta que la legendaria Medellín de Pablo Escobar. Así anunciaban los paras su llegada. Los cadáveres flotantes aumentaron a más de medio centenar. Más tarde se acabaron las noticias de muerte, se acabó la hedentina, se callaron las noticias, pero continuaron los cadáveres, el marasmo y el abandono.

El 1 de septiembre de 2000, las Farc decretaron un paro armado para todo el Putumayo en protesta por la aplicación del Plan Colombia, paro que se convirtió en otro secuestro masivo. Casi al mismo tiempo empezaron otra vez los enfrentamientos de máxima crueldad entre el paramilitarismo de derecha contra el de izquierda. Los unos a ocupar un santuario selvático sólo para ellos –corredor estratégico para la entrada de toda la logística necesaria para la producción cocaína, para la guerra y puerta de huída en caso de emergencia– del que los otros habían sido sus amos y señores y no querían dejarse sacar. El Gobierno veía lo que ocurría desde las ventanillas de sus aviones –en los que se embarcaban algunas toneladas alimentos y algunos camarógrafos de televisión– y los colombianos observábamos desde

**En la década del 80,
el narcotráfico
pelechó y comenzó
con su esplendor
grotesco y violento
en el norte del país.
Esos ojos ambiciosos
se volvieron ávidos
hacia las tierras
vírgenes en su
mayoría y de
promisión de
Putumayo.**

los telenoticieros nocturnos, junto a los goles de los equipos profesionales de fútbol o de la selección Colombia, todo tipo de reinas, los chismes de la farándula criolla y las noticias y los escándalos de la corrupción política cotidiana oficial. En noviembre de 2000 se realizó una inmensa marcha desde el Alto y Bajo Putumayo a Bogotá, más de 1200 km. Silencio.

Con el Plan Colombia vino la dispersión de la hojarasca del Putumayo hacia el vecino Dpto. de Nariño en donde escogieron a Pasto su capital y las poblaciones de climas abrigados para vivir, y para «su trabajo» las zonas deshabitadas en el fondo de sus hondonadas tan profundas como solitarias y alejadas de la mano de Dios y de los hombres, al igual que su

selva costera del Océano Pacífico. Llegaron con sus pisadas estrambóticas y sus costumbres de oro y sangre. El pacífico Dpto. sureño sintió el revolcón que trastocó sus rutinas quizá para siempre: tema para otra crónica.

Nuevas promesas

Un bus de pasajeros que deja 23 muertos, 19 heridos y 40 familias en desgracia a mediados de julio de 2008, hace volver hablar del Putumayo en tres días de televisión.

Hoy, hace 35 años, se había presentado el proyecto de la variante San Francisco-Mocoa (del tramo llamado El trampolín de la muerte) al Gobierno nacional. A tanto ruego, en 1996 se iniciaron los estudios de factibilidad ambiental. La variante reduce el trayecto en 47 km y en el 30% del tiempo. En los días que se escribe esta crónica, se ha entregado el informe final de factibilidad ambiental, con algunos reparos que los putumayenses piensan que es otra manera de dilatar la solución.

El Gobierno nacional vuelve y hace promesas: el 24 de julio de 2008, el Dr. Daniel García, Director de Invías (adscrito al Ministerio del Transporte) en entrevista radial aseguró que para el mejoramiento de la carretera Pasto-Mocoa hay disponibles 400 mil millones de pesos y que en la semana entre el 14 y 18 de julio de este 2008, se hizo ya la socialización de este proyecto en Mocoa, curiosamente por los días del fatal accidente del bus de Coostransmayo. El 29 de julio, el mismo Director de Invías ordena cerrar el tramo San Francisco-Mocoa en horas de la noche.

Debí regresar solo tres días más tarde, porque mi primo debía internarse hasta La Hormiga, pero antes debía pasar por Puerto Asís y Orito en razón de sus negocios. Yo había cumplido el objetivo que me llevaba y me pareció

mejor regresar porque pronto se acabarían mis vacaciones del colegio donde trabajo en Medellín. Cuando llegué a las oficinas de las empresas transportadoras, me encontré con que no había pasajes en ninguna porque los buses no habían podido «bajar» de Pasto.

—Ayer hubieron derrumbes —dijo la empleada.

Mi amigo y paisano Grillo (los hijos también heredan los apodos de sus padres), me permitió subirme a la carrocería vacía de su camión en el que «bajaba» habitualmente verduras, frutas y legumbres de tierra fría para negocio. A veces le salía carga para subirla de vuelta. Ese día yo estaba de buenas, tenía toda la carrocería a disposición mía y de cuatro o seis pasajeros más, comerciantes de legumbres también, quienes jamás se comieron el cuento de que yo había bajado hasta Villagarzón sólo para hablar con un anciano sabio de algunos temas para un libro que pensaba escribir. ¡Jmmm!, los escuché y se miraron al tiempo lo mismo que a mi pequeño bolso de equipaje. Pero no me preguntaron más. Había límites para preguntar.

Al momento de escribir esta crónica, se ha programado para el 9 de agosto una gran marcha en todo el Departamento del Putumayo con el fin de exigir la agilización de la variante San Francisco-Mocoa a ver si se logra eliminar para siempre El trampolín de la muerte. Nuevas esperanzas. Ojalá. **hU**