



13 Jul 2019 - 9:25 PM
Por: Columnista invitado

LOS LLANEROS “ESTÁN MAMADOS” Y TIENEN RAZONES

VIACRUCIS DE LA VIA AL LLANO

Por Pedro Arenas*

El pasado 25 de Junio, miles de metenses se tomaron las calles de Villavicencio para protestar por el viacrucis de la carretera entre Bogotá y el llano. Una de las frases que agitó la movilización alude a una composición de Manuel Orozco que evoca la avalancha de “Quebrada Blanca”, ocurrida hace más de 45 años en un cruce de montañas junto a Guayabetal. Dice el poeta que “el único culpable es el centro de mi patria que solo ha sido promesas y siempre la misma vaina ”.

La protesta fue pacífica pero contundente rechazando la actitud del gobierno nacional y de todas las administraciones responsables desde hace medio siglo, pero agudizadas desde que inició la concesión. Esta manifestación también coincidió con una visita relámpago que hiciera el Presidente Duque, en la cual adoptó un paquete de 60 medidas “temporales” para mitigar la crisis.

Mientras los llaneros pedían la declaratoria de una emergencia económica y social, Duque ordenó colocar baños portátiles en la zona afectada por si la gente debe esperar mucho tiempo; el viceministro de transporte (quien es oriundo de Villavicencio), dijo que no hay dinero; Coviandes le endilga culpas a una productora de pollos y a los campesinos, y dice que ese tramo no es suyo; y la Vicepresidenta Ramírez señaló al clima como responsable cuando un periodista local le preguntó por la búsqueda de culpables del desastre que actualmente se está viviendo. Según la Cámara de Comercio de Villavicencio las pérdidas superan los dos billones de pesos.

Pero los daños y pérdidas son en todos los sectores. Muchos establecimientos comerciales han cerrado sus puertas en Villavicencio; algunos hoteles están en quiebra; los productores de frutas pierden su producto en los largos viajes que deben hacer por Casanare; los productos provenientes de Bogotá se han encarecido en algunos renglones como las verduras; los costos de transporte en general han aumentado incluyendo los pasajes aéreos; varios pacientes han sufrido por las condiciones de remisión a que se ven expuestos, entre otros. En palabras de la Veeduría ciudadana “Los impactos negativos empezaron a tocar a los ciudadanos con despidos, cierres de hoteles, alza de precios, problemas para sacar los productos agropecuarios, disminución de los turistas”, entre otros.

El Meta es el principal productor de petróleo, de hecho aporta una porción importante del presupuesto de ECOPETROL; un “oleoducto” rodante circula en tractomulas y nunca se aprovechó la época de bonanza petrolera para hacerle justicia al llano y modernizar su infraestructura. También es primer productor de palma y de arroz, así como de ganadería. Una gran cantidad de alimentos se produce en el Ariari. El flujo de turismo es un renglón clave en su economía. Pero también desde allí se mueve la carga que abastece a Vichada, Guainía, Guaviare y Vaupés, entre otros. Su importancia ha sido puesta de presente en diversos planes y se le ha prometido la construcción de un mejor aeropuerto.

Pero desde 1994, los llaneros viven el viacrucis de la construcción de su “autopista”. Se informó entonces que la vía estaría dotada de muchas ayudas y que se podría transitar en 90 minutos desde Villavicencio a Bogotá. Pero hoy todavía sigue su "construcción". En ese periodo se ha presentado restricción de la movilidad, abuso en el cobro de tarifas por transitar tan solo 86 kilómetros, con tres (3) peajes, uno de ellos el más caro de Colombia. Por ello las protestas han pedido también la revisión del Contrato 444/94, e incluso su anulación jurídica.

Al hacer la concesión, excluyeron responsabilidades en recibir tramos inestables, puentes existentes, y mantenimiento a laderas adyacentes, como es el caso del kilómetro 58 y 64+200, donde actualmente está la situación más compleja. De la misma forma sacaron de los compromisos de la concesionaria el mantenimiento y mejoramiento del tramo Pipiral-Buenavista- casa del tigre, es decir, la vía antigua Villavicencio-Bogotá, pero obligan a los transportadores de carga "peligrosa" a utilizar ese carretable y les cobran peaje sin hacerle mantenimiento. Tampoco nunca se previó la construcción o mejoramiento de vías alternas como Manzanares-Guayabetal o de la carretera Medina- Sigsa.

Desde el año 2000 , la Veeduría de la Cámara de Comercio de Villavicencio, hizo seguimiento a la ejecución de esa vía, encontrando dificultades de información por parte del contratista concesionario Coviandes, especialmente por su gerente general Alberto Mariño Samper, a quien los llaneros califican de abusivo, quien desde 1993 estructuró este contrato con la ayuda de socios españoles, y sobre cómo lo adecuaron a su medida para usufructuar al máximo, lo que hasta hoy vienen haciendo, con el auspicio de funcionarios del Ministerio de Transporte, la ANI, el INVIAS y el INCO.

Los llaneros que han seguido de cerca la evolución de la concesión estiman que el Gerente de la concesionaria abusa del poder político y económico del grupo económico de Luis Carlos Sarmiento Ángulo, pues permanentemente se amedrenta a los veedores y usuarios de la vía. Adicionalmente, causa mucha molestia saber que el estado continua invirtiendo dinero público en algo que ya está concesionado y prueba de ello es la investigación que hizo la Contraloría entre 2011 y 2012 (anexo).

Actualmente, un grupo de ciudadanos está estructurando acciones jurídicas contra los responsables del cierre vial actual que tiene afectado a cerca de seis departamentos. Esto sería una continuidad de las denuncias formuladas en Villavicencio en medio de la protesta anterior. Y también una forma de presión a las elites políticas regionales que han sido insolidarias con los empresarios, transportadores y comunidad en general. En efecto, la Gobernadora del Meta, los demás gobernadores de esa media Colombia, y los congresistas parecieran estar más pendientes de sus afanes ante las próximas elecciones que de acompañar los reclamos del pueblo llanero, con muy contadas excepciones. Además, el Senado y la Cámara están en mora de hacer una audiencia pública y los organismos de control en intervenir con todo rigor.

Una serie de medidas adicionales ha sido solicitada por los llaneros: Una moratoria en el pago de los peajes de las vías que permiten la comunicación con la capital del Meta; apoyo inmediato a los productores agrícolas del Ariari afectados por la vía y las inundaciones; seguros y garantías para la producción de arroz; la construcción de un oleoducto que conecte al Meta con Cusiana en Casanare; la garantía de atención en salud a los pacientes para evitar que tengan que ser trasladados a Bogotá por la carretera alterna que toma casi 12 horas y en ocasiones está cerrada; congelación de los precios de los combustibles en esa zona del país; la veeduría recomienda dejar de socavar la montaña en el kilómetro 58 y hacer mejor un viaducto entre el río y la montaña para evitar que se repita lo que está sucediendo actualmente y la intervención de los exagerados costos de los pasajes aéreos, entre otras medidas.

*Villavicencio



Buscar columnista

Seleccione columnista

Últimas Columnas de Columnista invitado

El proceso de nulidad electoral de la rectoría de la Universidad Francisco de Paula Santander
11 Jul 2019

El fracaso del embate contra el Sistema Interamericano de Derechos Humanos
9 Jul 2019

¿Qué es la salud y la vida? Una visión desde la Misión
8 Jul 2019

Las mujeres con trabajos informales heredaron el oficio de sus madres
7 Jul 2019

Es la crueldad, estúpidos
7 Jul 2019

VER TODOS LOS COLUMNISTAS

0 Comentarios