

» El impacto del cierre en Bogotá es significativo porque cerca del 40% de los alimentos que consume la capital proviene de la Orinoquia.



Derrumbe de capital

El cierre de la vía al Llano, entre Bogotá y Villavicencio, ha causado pérdidas que van más allá de los atascos vehiculares, al afectar a los principales sectores económicos de ambas ciudades.

El cierre de la vía Bogotá - Villavicencio, a causa de los derrumbes recurrentes que se presentaron desde mayo pasado, principalmente a la altura del kilómetro 58, evidenció, entre otras cosas, que la conectividad vial es un tema que no solo se relaciona con el sector transporte, sino que impacta directamente la vida económica y social del país, en todos los niveles.

A pesar de que la ciudad más afectada con esta situación ha sido la capital del Meta, dado que los productos que provienen de Bogotá experimentaron alzas hasta de un

300%, los departamentos de Guaviare, Vichada, Guainía y Vaupés también han sentido el impacto. En el Meta, particularmente, se declaró calamidad económica en 12 municipios, involucrando a unos 35.000 habitantes.

En cuanto a Bogotá, el efecto más significativo se relaciona con el suministro de alimentos, pues, a pesar de que a la capital llega mercancía de diversas regiones, el 40% de lo que se consume proviene de la Orinoquia. De hecho, de las 12.300 toneladas de víveres que se producen en el Meta cada mes, el 70% se suele transportar por ese corredor.



» El fatídico kilómetro 58 de la vía Bogotá - Villavicencio es el punto más crítico del recorrido, pues allí se produjo, en mayo pasado, el derrumbe más grande de los últimos tiempos.

50.000

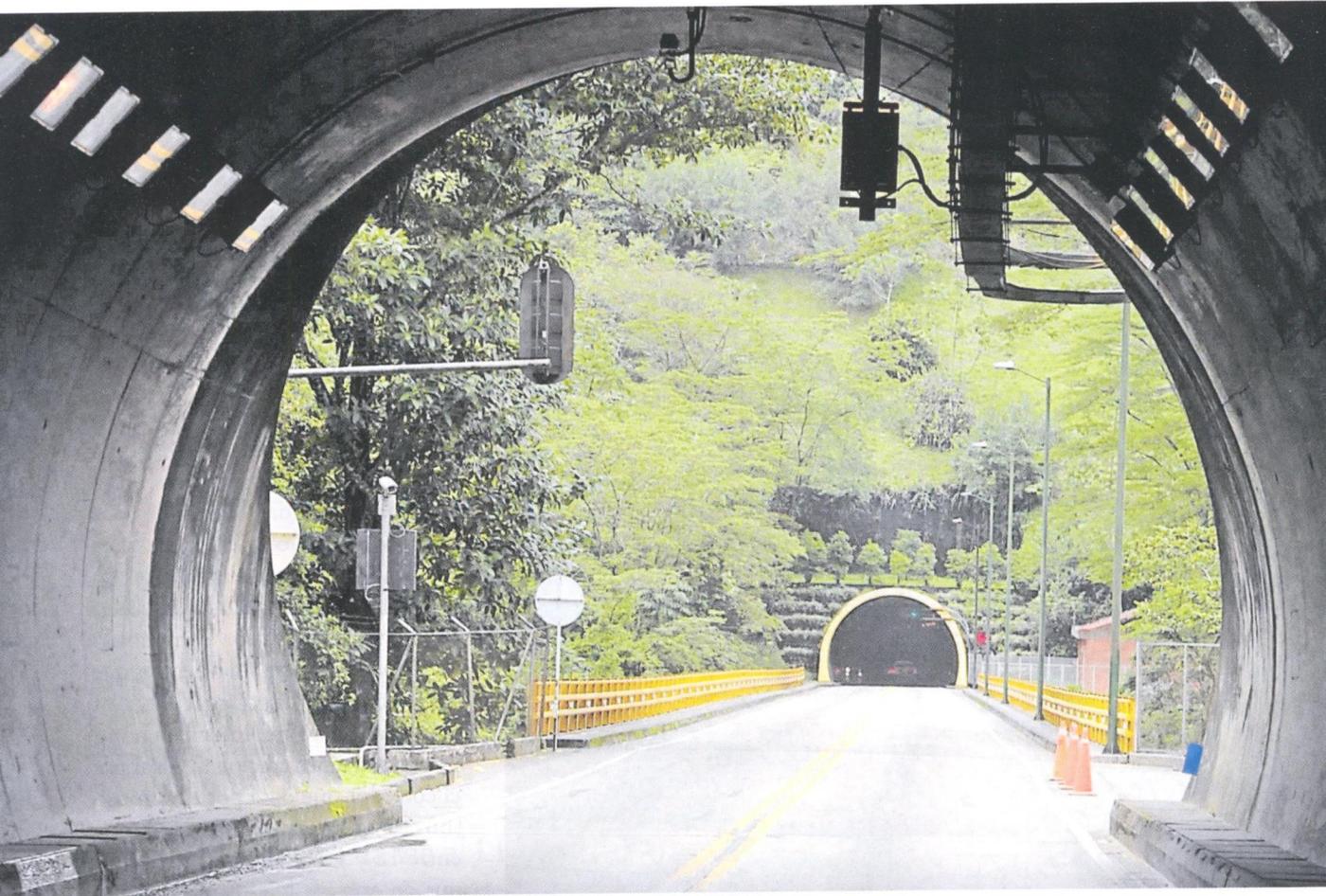
» millones de pesos se estarían dejando de percibir a diario por mercancías que no se movilizan entre Bogotá y Villavicencio, según datos de la Cámara de Comercio de Villavicencio.

Además, según datos de la Cámara de Comercio de Villavicencio, a diario se estarían dejando de percibir unos 50.000 millones de pesos por las mercancías que no se movilizan entre ambas ciudades capitales. Y a pesar de que el Gobierno ha hecho esfuerzos por habilitar dos vías alternas, lo cierto es que tomarlas es significativamente más costoso y complicado, en términos de tiempo. Mientras que el recorrido de Bogotá a Villavicencio dura un promedio de tres horas por la carretera tradicional, viajar por el corredor que pasa por Sogamoso (Boyacá) y Aguazul (Casanare) toma entre 12 y 16 horas, sin contar con que en esta vía hay tramos en mal estado y que algunos municipios han puesto restricciones de horario para el tránsito del transporte de carga.

La opción de tomar la Transversal del Sisga, cuyo recorrido dura entre seis y ocho horas, no es viable para más de la mitad de los transportadores de carga, pues por este corredor solo pueden circular vehículos de hasta 17 toneladas. El 84,8% de la carga que se moviliza entre Cundinamarca y Meta se hace en tractocamión.

Además, esta es una carretera en construcción en la que se está moviendo un 80% más de tráfico que antes, y en medio de seis frentes de obra activos que generan cierres con cierta regularidad. De hecho, la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (Colfecar) estima que el sobrecosto diario para





III >

el sector, como consecuencia del cierre, es de 1.100 millones de pesos.

La agremiación considera, así mismo, que la **productividad** del sector se ha impactado porque al tener que hacer recorridos más largos, la cantidad de viajes posibles durante un mes disminuye. Y calcula que mientras un tractocamión podía hacer 11 viajes en un mes por la carretera tradicional, por el corredor de Sogamoso alcanza a hacer solo ocho. Ello se traduce en que cada vehículo deja de realizar tres viajes al mes, lo que equivaldría a transportar unas 102 toneladas de carga.

Como consecuencia, la administración departamental espera el respectivo efecto colateral en la producción de los territorios, el cual se podría ver reflejado en una contrac-

ción del PIB del Meta. De acuerdo con estudios realizados por Colfecar, la correlación entre el incremento en los costos de transporte de carga –medidos a través del Índice de Costos de Transporte de Carga por Carretera (ICTC), del Dane– y la inflación (IPC) es del 0,93, lo cual quiere decir que por cada punto que aumenta el ICTC, la inflación se incrementa en este mismo valor.

Según **Fenalco**, otro fenómeno asociado es la reducción en la demanda de pedidos hacia el Llano, que estima ha sido del 50%, y que es debida a la desconfianza que los comerciantes manifiestan sobre lo que pueda suceder en la carretera.

El gremio señala además que, al inicio de la emergencia, se dejaron

de transportar, diariamente, **900 millones de pesos en etanol**, así como 2.900 millones en aceite de palma y más de **70.000 barriles de crudo**, avaluados en unos 15.500 millones de pesos. Ahora esos productos se estarían moviendo por las vías alternas, pero los precios se han afectado.

Atasco turístico

De acuerdo con la Asociación Hotelera y Turística de Colombia (Coltelco), el impacto del cierre de la vía ha sido evidente en el **sector del turismo**.

Mientras que los cierres parciales que se registraron en mayo hicieron caer la ocupación hotelera al 39% –cuando normalmente el nivel es del 50%–, cuando se declaró la suspen-



A pesar de que la ciudad más afectada con esta situación ha sido Villavicencio, dado que los productos que provienen de Bogotá experimentaron alzas hasta de un 300%, los departamentos de Guaviare, Vichada, Guainía y Vaupés también han sentido el impacto.

Impacto agropecuario

El agro del Llano también resultó afectado por los derrumbes en la vía a Bogotá. Aunque la Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC) no tiene claridad sobre el monto al que ascenderían las pérdidas por el cierre, el gremio considera que ese sector es el más afectado por cuenta del deterioro, la sobremaduración, las mermas, las mortalidades y el incumplimiento en las entregas de los productos, entre otros factores.

En total, unas 2.500 toneladas de pollo y cerdo, lo mismo que unas 10.000 cabezas de ganado, se movilizan a la semana por esa carretera. Según la SAC, el 50% de la carne de cerdo y más de 60% del ganado que llega a Bogotá procede de los Llanos Orientales.

Pero la peor parte, según la agremiación, se la llevan los productores de frutas y hortalizas, principalmente de ahuyama, guayaba, maracuyá, papaya, piña y plátano.

Los arroceros, a su turno, habrían empezado a sentir el golpe del cierre de la vía apenas en julio, puesto que en ese mes arrancó la temporada de cosecha que se extiende hasta septiembre, y en la que se reunirían unas 600.000 toneladas del grano que deben ser enviadas a Bogotá para su distribución.

Túnel sin luz

Otros renglones económicos también han sentido, de carambola, el duro golpe del aislamiento. De acuerdo con la Cámara Colombiana de la Construcción (Camacol), el costo de transporte de material sufrió aumentos de entre el 50 y el 100%, lo que hace que las empresas hayan dejado de despachar, de Cundinamarca al Meta, diariamente y durante el primer mes del cierre, alrededor de 150 tractomulas cargadas con más de 4.900 toneladas de materiales como tejas, tanques, vidrios, tuberías y bombas, entre otros. Las pérdidas del sector se calculan en 375 millones de pesos al día. Y aunque hoy se siguen transportando materiales, los precios han aumentado a causa de los fletes, en tanto que los volúmenes vendidos ya no son los mismos.

Ante este panorama, que puso en evidencia la fragilidad del modelo económico de la región de los Llanos por cuenta de la conectividad vial, el Gobierno ha puesto en marcha numerosas medidas para atender la emergencia. Aunque reabrirían la vía en septiembre, la solución definitiva se estaría estructurando y se prevé incluso construir un viaducto paralelo a la carretera, en la zona del cierre. Pero la luz al final del túnel —o mejor, del trancón— aún no se ve. **B**

» La vía es una carretera en construcción en la que se está moviendo un 80% más de tráfico que antes, y en medio de seis frentes de obra activos que generan cierres con cierta regularidad.

sión indefinida de la carretera dicha cifra bajó al 25%. Por su parte, los hoteles campestres tienen hoy ocupaciones muy inferiores, de entre 4 y 5%.

La disminución en la cantidad de turistas se vio reflejada durante el Festival Internacional del Joropo realizado en junio pasado, cuando las reservas cayeron un 93% y la ocupación bajó un 60% frente al mismo periodo del 2018.

De nada sirvió que las diversas aerolíneas hubieran ampliado significativamente el número de frecuencias de viaje desde mayo pasado: los precios de los tiquetes de ida y regreso, que fácilmente sobrepasan el millón de pesos, hacían casi imposible el desplazamiento.