



También preocupa que una economía tan importante y vital como la concentrada en esa zona del país solo tenga una carretera en relativo buen estado. Y que las alternativas no tengan las condiciones mínimas de movilidad que requiere una vía estratégica como esa.

¿Y MIENTRAS TANTO?

La situación amenaza la economía, no solo de Villavicencio, sino de todo el centro del país, pues esa carretera es la línea de vida de Bogotá. Cada día llegan cerca de 14.000 toneladas de alimentos del piedemonte llanero, 1.800 cabezas de ganado vacuno, 600.000 litros de etanol, 600 cerdos, y unos 300 vehículos cargados con materiales de construcción. Cada día de cierre o restricción en esta carretera de 110 kilómetros puede impactar la inflación y también la economía de la capital, que representa el 26 por ciento del país.

Leonardo Baquero, presidente de la Cámara de Comercio de Villavicencio, entregó esos datos. Agregó que en los últimos días los turistas cancelaron casi todas las reservas en el departamento. “Las tarifas de aviación están por las nubes, más de un millón de pesos ida y vuelta. Es así como el Festival del Joropo —que se inicia el 29 de junio— corre serio riesgo de cancelarse”, dijo. Por estos días es más barato volar desde Bogotá a Miami que a Villavicencio.

La onda expansiva de los efectos económicos también se siente en la venta de casas en la capital del Meta. La razón: los inversionistas de Bogotá compran el 40 por ciento de estos proyectos.

A su vez, cálculos de Colfecar establecen que el cierre de la vía genera pérdidas por cerca de 950 millones de pesos al día.

En el caso de **Ecopetrol**, el impacto económico por los cierres de la vía al Llano durante junio, ascienden a 483

millones de pesos. Esto por el cambio de ruta, que implica mayor tiempo y complejidad topográfica. La petrolera transporta por esa vía la nafta o diluyente hacia los Llanos y el *fuel oil* usado como combustible en campos de producción como Rubiales. El transporte de crudo no se ha afectado ya que sale vía oleoductos con destino a las refinerías o los puertos de exportación.

Para Jorge Enrique Bedoya, presidente de la Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC), la situación genera sobrecostos para los productores en especial en los fletes, porque pasan de pagar uno simple de 3 horas a otro de 12 horas por la carretera alterna y en ocasiones con transbordos de tractomulas a camiones

Otra inquietud tiene que ver con el nivel de los precios y el impacto inflacionario. Inicialmente se podría sentir solo en Bogotá, pero si la situación permanece puede llegar a picos en ciertos productos y canales de comercialización. Uno de los casos recientes se presentó por el paro de la minga indígena en el suroccidente del país que encareció la papa pastusa en ciudades como Cali, .

“Es necesario trabajar en dos sentidos: uno, en tener una buena vía alterna que permita pasar los camiones de más de 3 toneladas, para minimizar los sobrecostos y las demoras. Y dos, tratar de recuperar la movilidad en la vía principal con cuidado hacia trabajadores, operarios y usuarios de la vía”, agrega Bedoya.

UN PASO CRÍTICO EN LA VÍA BOGOTÁ-VILLAVICENCIO ESTÁ GENERANDO INCERTIDUMBRE Y SOBRECOSTOS A PRODUCTORES Y TRANSPORTADORES

más pequeños, únicos que pueden transitar por esa vía. Aunque no hay un estimativo concreto, el valor puede aumentar —dependiendo del sector y el producto— en cerca de 40 por ciento. Pero también hay impacto por posibles daños de alimentos, como, por ejemplo, porque los animales que transportan vivos a la capital pierden buena parte de su peso.

“El 50 por ciento de la carne de cerdo que consumen los bogotanos viene de allá, al igual que más de 6 millones de pollos y gallinas que llegan a Bogotá para sacrificio o huevos para los habitantes de la capital de la república. La cosecha de arroz de Casanare, la producción de palma del Meta, piña, mango y muchos otros alimentos tienen su origen en esa región”, agrega Bedoya.

Hay que reconocer que la vía actual dista mucho de la trocha de finales del siglo XX. En solo uno de los tramos intervenidos por el concesionario (Chirajara-Fundadores), este construye 6 túneles que suman 10,2 kilómetros, 21 puentes y 18 nuevos kilómetros de vía. Muchas de estas obras requirieron trabajar en parte a lomo de mula debido a lo escarpado de las montañas.

Sin embargo, las condiciones geológicas, climáticas y sociales de la zona son tan complejas, que no solo hay que suscribir contratos y otrosíes para más carriles, puentes y viaductos. La salida definitiva pasa por involucrar a quienes conviven al lado de la carretera y desarrollar con mayor fluidez y seguridad los trabajos para, por fin, poder comunicar las dos Colombias. ■