

¿Cuál es la solución estructural a la vía de Cusiana?

El corredor internacional de cusiana se puede lograr en el próximo cuatrienio legislativo, si se logra ubicar congresistas casanareños en comisiones económicas

Por: **Juan Carlos Niño Niño** | noviembre 18, 2021

Este es un espacio de expresión libre e independiente que refleja exclusivamente los puntos de vista de los autores y no compromete el pensamiento ni la opinión de Las2Orillas.



Foto: Pixabay

La vía del Cusiana -que se abre hasta el año entrante- necesita una salida estructural, un concepto de planificación a gran escala, la construcción de un corredor vial estratégico para la industria, el comercio y el turismo, que demanda una infraestructura de viaductos y túneles (similar a la de Bogotá - Villavicencio) que solucione de una vez por todas más de medio siglo de tortuosos derrumbes y cierres.

En la pasada década, este corredor parecía más una colcha de retazos, un sinnumero de remiendos que en nada solucionan la inestabilidad geográfica del sector -sin contar el detrimento patrimonial- porque se abandonó el interés de construir una verdadera infraestructura vial, que se inició a principios de siglo con una inversión de 110 mil millones de pesos, para "viaductos en los pasos críticos de la vía, puentes en sectores donde los tramos son más pequeños y pavimentación o repavimentación donde se requiera", como lo confirmó en el año 2009 al periódico *El Tiempo* la representante Violeta Niño, quien logra esta partida presupuestal al ser miembro de la Comisión Tercera de la Cámara (puede consultar esta noticia en el link <https://www.eltiempo.com/amp/archivo/documento/CMS-5410768>).

El debate de control político que citó el representante Cesar Ortiz Zorro, y la concertación que lidera el Representante Jairo Cristancho entre el ente gubernamental nacional y regional, no se debe centrar en la pérdida de la banca en el kilometro 87, porque a la hora de la verdad el Inviás cuenta con el personal y la tecnología necesarios para solucionar este problema antes de terminar este año, como se lo han confirmado expertos a este Columnista.

Lo más importante es que el Gobierno nacional radique con mensaje de urgencia un proyecto de ley de adición al presupuesto del año entrante, en un monto estimado de casi un billón de pesos -o por lo menos un monto inicial- que permita el inicio de una megaobra con viaductos, túneles, ampliación de la vía en curvas peligrosas, pavimentación y repavimentación, o incluso la doble calzada que propusieron los representantes César Ortiz Zorro y Wilmer Leal.

El argumento de esta adición presupuestal está en que se debe consolidar lo que podemos llamar el "Corredor Internacional del Cusiana" -no una simple vía de intercambio básico entre Boyacá y Casanare- totalmente estratégico para fortalecer las diferentes actividades industriales, comerciales y turísticos -incluido el gas y el **petróleo**- que se adelanta en esta región, que contribuye en el crecimiento económico del país, aún más cuando **Ecopetrol** acaba de anunciar el descubrimiento de un nuevo pozo de gas y **petróleo** liviano en Aguazul, y que demanda la eficaz y eficiente adecuación de la mencionada vía.

Aunque la cifra parecería astronómica, conviene tener en cuenta que Casanare tan solo participa del 0,22 por ciento (722 mil millones) del presupuesto nacional del año entrante (350,4 billones), y la inversión para la vía del Cusiana se reduce a irrisorios 26 mil millones de pesos -una cifra simbólica y casi humillante- que se convierte en el argumento que tendrían los tres congresistas de Casanare - desde sus respectivas bancadas- para que el Gobierno nacional radique el proyecto de ley y posteriormente las comisiones económicas le den el primer y principal debate en el Congreso.

Esta adición presupuestal es coherente con el reciente anuncio del presidente Iván Duque, en el sentido que el crecimiento económico a nivel nacional en este año será del 8,5 por ciento -3 por encima del promedio- y podríamos disponer de recursos adicionales de la anterior reforma tributaria, la reciente venta de ISAGEN, y hasta la lamentable intención de vender las acciones de la Nación en ISA, estimadas en un valor de 14 billones de pesos.

La ejecución de esta obra no se reduce a conseguir estos recursos, sino además a cambiar de manera radical la filosofía y concepción de la misma, porque el Plan Nacional de Desarrollo, el Presupuesto y hasta el Conpes Bicentenario reducen la misma a un simple y casi despectivo "mantenimiento", cuando debemos avanzar a lo que denominamos como el "Corredor internacional del Cusiana", que se convierte en un aliado para maximizar las condiciones de competitividad de los Llanos y el resto del País.

Esos criterios de planificación -que tienen que quedar en el próximo Plan Nacional de Desarrollo- debe iniciar ante todo con un estudio de suelos o geotecnia, con el fin de implementar las respectivas medidas para estabilizar el terreno, lo que garantiza que esta megaobra no se pierda con el constante movimiento de una cordillera joven, lo que demanda además una cultura ambiental sostenible, en caso concreto la tala de árboles y la actividad ganadera, en donde Corporinoquia está llamado a tener un papel determinante, que entre otros aspectos está en mora de clarificar cómo reinvierten en el sector la Tasa Retributiva (TR).

Coletilla: El corredor internacional de cusiana se puede lograr en el próximo cuatrienio legislativo, siempre y cuando -insisto- logremos ubicar congresistas casanareños en la Comisiones Económicas, que sean designados como ponentes de iniciativas tan claves para esta obra, como el Plan Nacional de Desarrollo, el Presupuesto General de la Nación, y el Presupuesto Bienal de Regalías, porque en últimas de nada sirve ejercer control político o "hacer" gestión nacional, si no se cuenta con las previas asignaciones presupuestales.

-

Etiquetas: Casanare, Cusiana, desarrollo, **Ecopetrol**, Gobierno Duque, Infraestructura, ISA, **Petróleo**, Plan Nacional de desarrollo, Villavicencio