Imprimir

En Colombia, pero en especial en estos últimos meses en el departamento de Cundinamarca, se viven constantes tragedias por un ordenamiento territorial no solo anacrónico, sino que nunca se pensó en armonía con las riquezas bióticas de los territorios, en especial sus afluentes hídricos y las dinámicas naturales que manejan en los diferentes periodos del año. Esto nos lleva a tragedias anunciadas como las sucedidas en la provincia de Oriente, provincia que no sería volteada a mirar si no fuera el único corredor que conecta el centro del país con el Llano, también única conexión vial, por la falta de desarrollo organizado y equilibrado para tener vías alternas aptas como la que se debe construir por el Guavio. Pero, como si en Colombia ya no fuéramos reyes del drama, resulta que después de los cierres por derrumbes, deslizamientos, desbordamientos de ríos y aludes de tierra a la vía, y las tragedias que padecieron Quetame y Guayabetal en julio y agosto pasados, resulta que en la "vía alterna", por el departamento de Boyacá, se cayó el puente de conexión, dejando ahora sí a los Llanos Orientales totalmente desconectados del centro del país.

Sobra decir que las pérdidas por estas tragedias son grandísimas en todos los sentidos, desde las pérdidas de vidas, de enseres, de hogares construidos con todo el esfuerzo de vidas completas de familias en su mayoría históricamente vulneradas, hasta las pérdidas económicas que se conjugan con una violencia estructural que no les brinda más oportunidades y les obliga a aferrarse a la vivencia en un territorio en constante riesgo, debido a que se ocupan espacios de la naturaleza en donde no deberían haber asentamientos.

De hecho, como relata el líder social de la provincia, Camilo Gómez, casi toda la provincia de oriente está en riesgo "Cáqueza Y Chipaque tuvieron también afectaciones con la tragedia debido al alto costo de víveres y golpes duros a la economía por el turismo", señaló.

Hay una situación también grave de alerta constante en Puente Quetame, en el kilómetro 43 de la vía al Llano, apenas 7 kilómetros atrás de la tragedia de Naranjal, la mayoría de la población de ese sector percibe ingresos 100 % de la actividad comercial, y no tienen ninguna fuente de ingreso alternativa, solo lo que producen con sus negocios ubicados al

borde de la vía, casi sobre el río, con unas columnas larguísimas para estar a la altura de la vía, literal la expresión empírica de la casa en el aire de Escalona.

“El debate siempre ha sido duro por el tema de las licencias para la reubicación, pero que más hacen ellos ahí, si no hay buenos sitios y dependen totalmente de sus ventas de arepas, desayunos y almuerzos” explicó Gómez

Además del error en los asentamientos urbanos, las comunidades de Cáqueza, Quetame y Guayabetal afirman que estos problemas se agravaron y aparecieron otros con la construcción de la doble calzada. Los ciudadanos hace aproximadamente 8 años, o más, contaban que se escuchaban grandes explosiones en dónde estaba haciendo los túneles, y que a veces temblaba.

“Aquí está la teoría de que como el terreno ya era inestable, y Coviandes, ahora Coviandina, utilizaron dinamita para abrir los túneles y terminaron de dañar las montañas”, agregó el líder comunitario. Todos agravantes para ubicar predios que cumplan con todos los requisitos de gestión de riesgo para la reubicación y la gente tampoco quiere salir del pueblo.

Entonces, una concesión con graves denuncias como las que anunciamos a continuación, más inadecuadas intervenciones para la ampliación de la doble calzada, o el desplome del puente de Chirajara, ocurrido el 15 de enero del 2018, nos llevan a preguntarnos: cuál es el papel que ha jugado el negocio de la infraestructura en el país y sus intervenciones, sin tener presente las características de los territorios, aquí puntualmente la responsabilidad de Luis Carlos Sarmiento Angulo con la vía al Llano.

Sarmiento Angulo estrenó con esta vía el negocio de las concesiones en 1994, desde hace 29 años sus empresas recaudan los 4 costosos peajes de la vía que desde siempre hasta hoy sufre cierres por derrumbes y presenta una alta accidentalidad, es más, a principio de este año la alcaldía del municipio de Chipaque puso una sanción de 280 millones de pesos en contra de la Concesionaria Vial Andina (Coviandina), porque desacataron las normas de urbanismo que rigen en esta zona del departamento.

En el proceso para adjudicarse la concesión la convocatoria fue declarada desierta, permitiendo la contratación directa (a dedo). En 1995 eligen a la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S– Coviandes S.A.S constituida con el objeto de participar en licitaciones para el desarrollo de proyectos de infraestructura por el sistema de concesión.

También, como lo señala el artículo de Claudia Báez en Cuestión Pública, los dueños de las dos AFP más importantes, que administran cerca del 80 % del ahorro pensional privado y que deciden dónde invertir el dinero de los trabajadores, son dos el Grupo AVAL y el Grupo Empresarial Antioqueño (GEA)—. Y resulta que Coviandes, con participación de Corficolombiana, que opera la vía al Llano, donde colapsó el puente de Chirajara; presenta el fenómeno de las autoinversiones que hacen las AFP en empresas de su mismo grupo económico. Por ende, sí, los recursos de pensiones de quienes las tienen en Porvenir se invirtieron en “puentes quebrados” que no se curan con cáscaras de huevo.

Como ven este Oriente es el “imperio” de nadie, solo se lucra Coviandina a costa de las necesidades y los riesgos de propios y visitantes. Hoy no tenemos claro qué acompañamiento tienen las familias damnificadas, en este tipo de crisis no hay presupuesto, en una descentralización de papel no hay recursos para atender y todos se lavan las manos. Se destaca la respuesta pública nacional con el trabajo de ingeniería militar que reestableció la vía en tiempo récord, pero sigue la duda de por qué 29 años de concesión privada no frena los problemas que son el pan de cada día y de por qué seguimos haciendo carreteras y puentes con dineros públicos en zonas donde no se puede y nos trae mayores pérdidas que beneficios.

Jiomar Estefanía Bohorquez

Foto tomada de: El Heraldo