



FOTO: RCN Radio

LA RELACIÓN DE COLOMBIA CON EL LLANO

La semana pasada, el 5 de octubre se realizó en Villanueva Casanare, promovido por la Fundación para el Desarrollo del Upía, el “Foro para la Conectividad: Unidos conectando el País y los Llanos”.

La razón y el propósito de este fue señalar que la crisis nacida del derrumbe de las carreteras que comunican a los llanos orientales con el resto del país debían ser aprovechadas para disminuir la indiferencia y la ignorancia que existe respecto las relaciones entre esta región y el resto del País.

Dicho foro fue concertado con la Ministra de Transportes -o por lo menos así lo entendieron los organizadores-, y se entendió que de parte del Ministerio participarán también INVIAS, la ANI y la Aerocivil, pues fue ese Ministerio quien escogió la fecha; en cierto momento además se

esperó que también pudiera asistir la Ministra de Agricultura.

El evento fue abierto por la presidente de la Fundación Lucy de Gross y participaron 150 asistentes entre empresas, gremio de arroceros, de ganaderos, los 8 alcaldes de la cuenca del Upía, Fedepalma, etc.

Lo negativo fue que la ausencia de todo funcionario oficial produjo dos efectos: uno la falta de lograr el principal objetivo puesto que sin ‘personajes’ no interesa a los medios como información; y la segunda que de los participantes que pidieron la palabra después de las ponencias que se presentaron se dedicaron a las quejas por esa ausencia y a repetir que si se desea que se atienda un problema toca acudir a los paros y las vías de hecho.



FOTO: Colombia Informa

Lo positivo fue de las ponencias y la suscripción del Acta Final proponiendo una mesa de trabajo para desarrollar los temas de las ponencias.

La esencia de lo que se busca es hacer constatar que la región que genéricamente llamamos 'llanos orientales' no sólo geográficamente es media Colombia (25.381.056.100 Hectáreas, de las cuales 14.879.973.100 explotables), sino que ya no corresponde al concepto de 'frontera de colonización' ni es el 'futuro' o la futura despensa de Colombia, sino que esa relación ha evolucionado a un vínculo que vuelve a ese resto del país dependiente de lo que en esa región se produce.

La primera ponencia por Prorinoquia -por su directora Clara Serrano- fue descriptiva para establecer de qué se hablaba: la geografía- tres zonas diferenciadas como Altillanura (Meta y Vichada), Piedemonte (a todo lo largo de las vertientes de la Cordillera) y los llanos de Casanare y Arauca. Y sobre todo los datos sobre producción y lo que se envía al 'interior'.
Esto es: como % del total nacional

- 97% Soya
- 97% Marañón
- 63% Arroz seco
- 45% Palma de aceite
- 36% Maíz amarillo tecnificado
- 35% Plantaciones forestales
- 15% Cacao
- 21% Inventario bovino
- 18% Piscicultura (18.750 t)
- 10% Inventario porcino

Entre las 50 empresas agroindustriales más grandes del país más de 20 tienen desarrollos locales. Además de la producción de plátano, yuca, etc., que abastece el 29% de Corabastos que se consume en Bogotá.

Y en el sector energético:

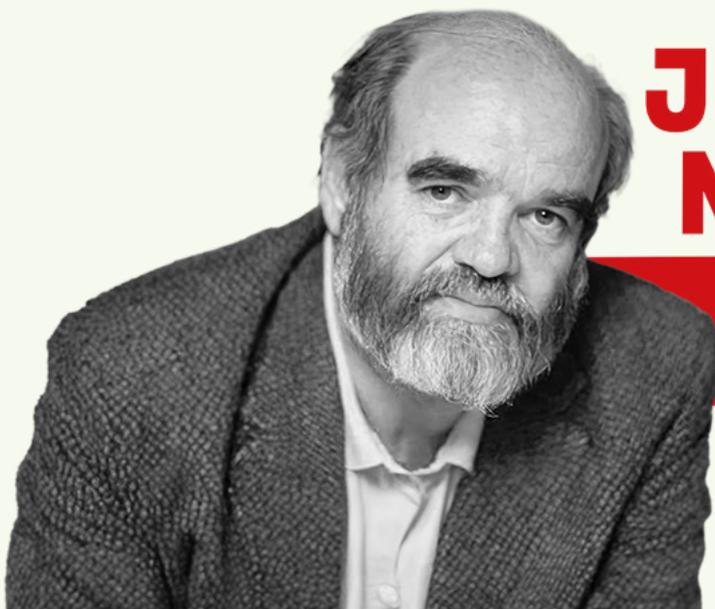
- 77% de la producción de petróleo
- 72% de producción de gas
- 80% de las reservas probadas de petróleo
- 50% de las reservas probadas de gas

La segunda parte presentada por Santiago Franco destinada al tema del problema y la crisis que representa lo limitado de vías de acceso para la conectividad entre esa producción y donde ésta se consume. En resumen, de tres carreteras una no existe, la llamada carretera del Cusiana que figura en los mapas desde hace más de 60 años como proyecto, sin que nunca se le haya dado la prioridad para que se vuelva una vía estable y no una trocha arreglada; la Carretera del Sisga, que nació como 'alternativa al llano' cuando la emergencia de Quebrada Blanca hace 50 años y vino a concesionarse hace alrededor de un lustro pero quedó interrumpida por recientes derrumbes antes de poderse entregar oficialmente al servicio (ésta sería o será sólo para tránsito liviano pues no tiene especificaciones para carga pesada); y la 'Autopista al llano' que hace la conexión por Villavicencio, a la cual le falta la salida de Bogotá y el primer tramo del cual nada se sabe; y que tiene ade-

más obras ya construidas pero con dificultades de conexión por falta de claridad jurídica sobre a quién corresponde solucionarlas.

Esta ponencia incluyó una interpretación interesante (no necesariamente fácil de compartir) según la cual la dependencia no sería tan importante porque, siempre y cuando las interrupciones en esta última no excedan de un mes, podrían sustituirse estos productos trayéndolos transitoriamente de otras regiones del país (dado que los energéticos tienen sus propios transportes -gasoductos y oleoductos-).

Esta última visión describiría una relación de colonialismo donde el llano funcionará con la exportación del sector extractivo, y se compensaría la importación de bienes industriales con valor agregado (telas, electrodomésticos, etc.) contra la producción primaria del sector agrícola.



JUAN MANUEL LÓPEZ CABALLERO