

Ciro Rodríguez y los magnates Odebrecht y Parody

Mario Javier Pacheco

Santos inventó una guerra para ganar el nobel, que desde entonces se escribe con minúscula, e hizo posible lo imposible y lo ilegal, legal, como dijo Fabio Echeverry Correa, convirtiendo al país en un estado fallido, sin más moral que el dinero, donde el crimen paga, los corruptos se enriquecen y los medios tapan.

Era tan cercano Santos al multimillonario Marcelo Odebrecht, constructor de la Ruta del Sol y de la vía Ocaña-Gamarra, que lo invitó a almorzar con Obama en Cartagena el 15 de abril de 2012.

Marcelo Odebrecht pagaba coimas millonarias por cada contrato y por eso lo sentenciaron a 19 años de prisión en Brasil, entonces para bajar la pena ofreció delatar a sus sobornados, y en Colombia cayó Otto Bula, quien también delató para rebajar pena, y entre sus delaciones dijo que a la campaña de Santos de 2014, le había girado un millón de dólares. Después dijo que no lo dijo ni lo hizo.

El ventilador de Odebrecht satanizó todo lo que había tocado, tanto lo podrido, como lo sano, lo cual no quiere decir que las obras fueran innecesarias ni sus gestores bandidos, al contrario, son casi todas prioritarias y en el caso de la vía Ocaña-Gamarra es un clamor histórico, cuya realización tramita el parlamentario Ciro Rodríguez desde 2006, por eso lo mencionó Luis Fernando Andrade entre los congresistas que presionaron por la vía, esa era su obligación parlamentaria.

La mención fue tergiversada por los medios/jueces, que hacen de la especulación una prueba, de la presunción un fallo y del micrófono un banquillo.

A Ciro Rodríguez se le considera como el parlamentario más eficaz de la región noroccidental de Norte de Santander y la Provincia de Ocaña, superando a ministros y senadores; evidencia su gestión en electrificación rural, salud, educación, informática, vías y muchos otros sectores. Su ritmo de trabajo es fuerte

La vía Ocaña- Agua Clara fue uno de sus propósitos, no porque se la inventara, sino porque es una necesidad sentida de los ocañeros. Significa su salida al mundo, así como la de Cúcuta. Una vía en la que el alto gobierno no se interesaba hasta que aparecieron los Parody, Odebrecht y Ñoño Elías, que hicieron esfumar las dificultades de tantos años y todo se facilitó, inclusive se firmó el contrato sin necesidad de licitar. Así que quedaron contentos los honestos y los corruptos.

La vía es un imperativo regional. Sin ella son escasos el Estado, el desarrollo y la ley. El Catatumbo lo refleja en narcotráfico, pobreza y violencia.

En 1570 no se podía entrar a América por el Lago de Maracaibo porque los indios quiriquires no dejaban, y se ordenó fundar el Puerto de Ocaña y Ocaña, para entrar por el Magdalena. La ciudad se hizo importante, y en ella Bolívar culminó la Campaña del Bajo Magdalena y comenzó la Campaña Admirable. En Ocaña la belleza de las Ibáñez enamoró a la independencia y en el Congreso de 1824 Ocaña fue propuesta como capital de la Gran Colombia, nación que murió aquí en la Convención de 1828. En 1849 fue erigida como capital del departamento de su nombre –Provincia les llamaban entonces.

Cuando a los ríos reemplazaron las vías, Ocaña quedó aislada por sus montañas. Ya no fue más capital, las riquezas se esfumaron igual que los comerciantes y la cubrió el olvido.

Comenzó entonces la lucha por volver a ser; a que Colombia comprendiera que si Ocaña volvía a estar unida con el río, la ruta del carbón enlazaría los valles de Cúcuta con el Atlántico y el interior del país, inclusive a Venezuela. Desde Capulco hay navegabilidad todos los días del año por el Magdalena. Sin carretera la única opción fue el Lago de Maracaibo, hasta que Nicolás Maduro, nuevo quiriquire, cerró la frontera y los ojos volvieron sobre la vía.

La salida hacia el Magdalena se intentó en 1914 cuando el gobierno aceptó perder a Panamá por 25 millones de dólares de Estados Unidos, que se invertirían en la red vial, - igual que los millones de Isagen- y a Ocaña le adjudicaron tres millones para unir Cúcuta y Gamarra con un cable aéreo alucinante, pero la plata alcanzó para el tramo Ocaña-Gamarra que operó desde 1929. Tenía 37 kilómetros de extensión y sus góndolas de pasajeros y de carga bambolearon sobre los abismos hasta 1947 cuando se desmontó porque se abrió la mísera carretera que terminó por aislar a la región en la desesperanza.

No pudieron construir la vía ni los ministros de Ocaña Lucio Pabón Núñez, ni Argelino Durán Quintero y la carretera se convirtió en bandera falaz de cuanto político aparece.

En Gamarra confluye un transporte multimodal fluvial, férreo y terrestre, y su eficacia quedó demostrada en septiembre de 2016 cuando en un solo embarque Coal Corp transportó cuatro mil toneladas de carbón, que hubieran requerido 125 tractomulas. En el último contrato se firmó el compromiso de la Sociedad Portuaria de Capulco, de mover 1'350.000 toneladas de carbón al año, con ahorro cercano a los diez millones de dólares.

La delación de Odebrecht sobre los sobornos, originó varias acusaciones de corrupción, entre ellas la del senador Iván Duque Márquez, por acciones fraudulentas para acceder a los contratos; la ANI también solicitó, el 18 de enero,

la nulidad contractual con toda razón, pero lo importante es que la obra no se detenga. Es necesaria e imperativa.

Los buenos vientos para la vía se incrementaron en 2014 cuando el presidente Santos, Vargas Lleras, Gina Parody, Cecilia Álvarez y los demás ministros del gabinete, incluyendo al hoy Fiscal Néstor Humberto Martínez, que entonces era ministro, firmaron el documento Conpes 3817 declarando la importancia de la Ruta del sol.

Todo se dio para que Bula, hoy en la Picota, obtuviera para Odebrecht el sector dos, tramo Gamarra-Río de Oro, sin trámite licitatorio y con aumento de número de peajes y de su valor y lo peor, tasando a 17 mil millones el kilómetro, en lugar de 5 mil millones, además de ampliar el plazo de la concesión hasta el año 2035. El contrato inicial fue estructurado por Federico Gaviria, amigo del exministro Gabriel García Morales, quien recibió 6.5 millones de dólares por el mandado.

La presión desde cuatro esquinas distintas hizo fácil que Andrade de la ANI y Ferracuti de Odebrecht firmaran el otro sí en marzo de 2014: La del pueblo, encabezada por Ciro Rodríguez, sin otro interés que la utilidad pública; la vial, de Odebrecht, encabezada por Bula, Ñoño Elías, Gabriel García y otros congresistas; la gratitud y amistad de Santos, cuya campaña presidencial, según Bula tuvo financiación de Odebrecht, y la portuaria, de Manuel Parody, encabezada por su hermana Gina, ministra y novia de la ministra de vías que benefició a su cuñado.

No todo queda acá. Los lazos de la familia Parody D'écheona son muy largos, además de manejar la Sociedad Portuaria de Cartagena, y el puerto de Buenaventura que mueve el 60% de las exportaciones y unos dos mil millones de dólares al año, manejan por concesión puertos en Argentina y Costa Rica. Sus ingresos son fabulosos y Manuel, que fue uno de los 15 invitados por Santos al almuerzo en el Palacio de Buckingham con la reina Isabel, es un hombre de negocios polémicos, como lo pueden aseverar sus socios de Cartagena.

Este será otro tema, la ostentación de poder de los Parody que desplazaron a los habitantes de tres pueblos de pescadores, corregimientos de Gamarra a la orilla del río, del que derivaban desde hace 4 siglos su sustento, son ellos El Contento, Puerto Viejo y Capulco. A las familias les entregaron unas casas de interés social al otro lado del pueblo, donde no tienen como trabajar, porque perdieron el río.

Por ahora lo importante es que la obra culmine y que Ciro Rodríguez siga presionando sin temor ante las autoridades nacionales el progreso regional. Ojalá otras regiones del país pudieran tener un parlamentario de su talante.

Mario Javier Pacheco

www.mariojavuierpacheco.com

@mariojpachecog