

Los deslizamientos de tierra han bloqueado zonas específicas de la vía, como el kilómetro 58, y ahora otras zonas como el 64.

INFRAESTRUCTURA

# ¿La vía imposible?

Tres décadas y más de 8 billones de pesos en túneles y puentes no han alcanzado para garantizar la seguridad y comunicación del centro del país con los Llanos Orientales. ¿Qué pasa?

LOS RIESGOS DE LA VÍA QUE comunica a las dos mitades de Colombia, los Llanos Orientales con el centro del país, tienen en jaque a los productores de una de las mayores despensas de alimentos, y también a la competitividad nacional, con profundos desafíos al sector de infraestructura.

Desde hace varias semanas, por efecto de la intensidad del invierno, se vienen produciendo derrumbes que han bloqueado la vía entre Bogotá y Villavicencio. Unos galpones de pollos construidos en la parte alta de la montaña, en el kilómetro 58 de la vía, serían el origen de los desprendimientos de tierra que tienen en alerta a la economía del Meta y los Llanos.

De acuerdo con información del Ministerio de Transporte, estas construcciones interrumpieron el flujo natural de las aguas lluvia, lo que cargó la montaña y ocasionó los deslizamientos.

Es un tema muy sensible por tratarse de la tercera zona del país con más lluvias, cerca de 4.000 milímetros al año. Allí se presentan un frecuente reacomodo de fallas tectónicas de la cordillera Oriental, una deforestación sin control, una potrerización que implica usar la capa vegetal como alimento para el ganado, así como técnicas inadecuadas de cultivo con surcos mal trazados.

Semejante diagnóstico lleva a concluir que los derrumbes en esta vía no son hechos aislados. Hay una lista de siniestros tan larga y trágica como la cadena de erro-

res del Estado y el sector privado con esta vía. Estos son solo algunos ejemplos.

En 1974, una de las tragedias más grandes ocurridas en carreteras colombianas se presentó cuando un deslizamiento cobró la vida de unas 200 personas. Otro caso reconocido sucedió en julio de 2008 con un derrumbe en el kilómetro 46 que sepultó a cuatro personas que se movilizaban en un bus intermunicipal. Eso sin contar la caída, en enero de 2018, del viaducto en construcción en el sector de Chirajara, que dejó nueve muertos. Esta zona es casi un campo santo.

A lo largo de las últimas décadas se han presentado múltiples cierres e interrupciones del tráfico, uno de los más conocidos en 1991 cuando la restricción duró 30 días.

La vía se convirtió en un dolor de cabeza para el país, a tal punto que en 1994 el Gobierno de turno decidió entregar en concesión la obra de una doble calzada entre el sector de El Tablón hasta Chirajara, así como el trabajo de operar todo el corredor. En este caso, el país invirtió 2,6 billones de pesos.

Sin embargo, el Estado no obtuvo una respuesta integral y en 2005 suscribió un nuevo contrato para construir otro segmento en doble calzada (Chirajara-Fundadores, a la entrada de Villavicencio). En esta oportunidad hubo una inversión prevista de 5 billones de pesos. Esos recursos se financian con vigencias futuras y los peajes más caros del país, pero no han sido

suficientes para garantizar la seguridad y movilidad entre dos regiones que parecen más dos países incomunicados.

De hecho, los errores siguieron. Por ejemplo, en ninguno de los dos contratos suscritos quedó definido el responsable de la estabilidad de los taludes. Según el concesionario, “esta es responsabilidad de la nación, gobernaciones y alcaldías”, pero a la fecha ninguna de ellas lidera una política efectiva de control.

La solución definitiva parece lejana. Según conoció SEMANA, siguen vigentes los riesgos de grandes deslizamientos en la zona. Esa situación llevó al concesionario y al Gobierno a instalar un sensor especial en la montaña que permita detectar movimientos de tierra y estar en capacidad de predecir derrumbes de gran tamaño.

“Existe un riesgo de caída de material, pero no de las dimensiones que hablan algunos, de varios millones de metros cúbicos. El sistema general de riesgo está haciendo algunas modelaciones para determinar ese riesgo”, explicó el viceministro de Infraestructura, Manuel Felipe Gutiérrez. El funcionario pidió prudencia debido a que los problemas de deslizamientos se presentan a escasos 200 metros del casco urbano de Guayabetal.

Como parte de la solución definitiva el Gobierno aprobó la semana pasada cerca de 120.000 millones de pesos para construir túneles falsos que ayudarán a mitigar el riesgo de cierres. Pero las obras solo estarían listas en 18 meses.



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

## 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.

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.

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. ■