

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.