

LA EMERGENCIA EN LA VÍA AL LLANO PODRÍA DEJAR PÉRDIDAS BILLONARIAS. HOY NO SE SABE CUÁNDO PUEDA REABRIRSE NI EL TIEMPO QUE TOMARÁ RECUPERARLA

FOTOS: JAVIER QUISSAN - GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA



¡BLOQUEADOS!

¿Qué significa para el país el cierre de la vía que comunica a Bogotá con Villavicencio y une a las dos Colombias?

FINALMENTE, EL RIESGO SE materializó. El pasado viernes, el Gobierno decidió cerrar por tiempo indefinido una de las carreteras clave para la conectividad en Colombia: la vía que comunica a Bogotá con Villavicencio y une al centro del país con los antiguos territorios nacionales.

La intensidad del invierno aceleró el desprendimiento de la montaña y en los últimos días cayeron más de 120.000 metros cúbicos que bloquearon la vía, aumentando así el riesgo de que una cifra infinitamente mayor —algunos hablan de unos 4 millones de metros cúbicos— pueda no solo enterrarla, sino formar una especie de presa sobre el río Negro y poner en peligro a la población de Guayabeta, que está hoy en alerta.

El impacto económico de este cierre no se ha hecho esperar. Por un lado, los productores de alimentos, combustibles y materias primas tendrán que recorrer las carreteras alternas, que, en los dos casos existentes, representan viajes entre 8 y 18 horas, con un aumento no solo de tiempo, sino del valor de los fletes. Por otro lado, se afecta uno de los sectores más promisorios de la región: el turismo. Los precios de los pasajes aéreos están hoy por las nubes, y el Gobierno ya piensa aumentar las frecuencias y multiplicarlas para que haya una mayor competencia. Pero tal vez la mayor preocupación es que esa olvidada región del país siga arrinconada y con serios problemas de comunicación. El impacto se puede empezar a dimensionar: la Cámara de Comercio de Villavicencio (CCV) cal-

cula ya en un billón de pesos el efecto de los últimos 30 días con las suspensiones periódicas que ha tenido la vía.

Con este caso, el país y su economía se vuelven a poner a prueba por cuenta de problemas asociados a la infraestructura. Lo más preocupante es que este tipo de situaciones se están volviendo frecuentes.

En enero de 2018, este importante corredor vial se vio interrumpido por cuenta del desplome de parte de la estructura del viaducto de Chirajara. La tragedia cobró la vida de diez personas. De otro lado, por cerca de un año el país estuvo en vilo debido a la crisis que se desató con la construcción de la hidroeléctrica de Ituango (Hidroituango) en Antioquia.

En el caso de la vía Bogotá-Villavicencio, las consecuencias definitivas están por



Gran parte de la responsabilidad de la crisis se la achacan a la instalación de unos galpones que afectaron el flujo de agua por la montaña.

El kilómetro 58 de la vía entre Bogotá y Villavicencio es el punto crítico de la emergencia. Sin embargo, no se descartan otros sitios con dificultades.



determinarse, pues se desconoce si habrá más derrumbes y los alcances que se puedan dar en otros tramos, más allá del crítico kilómetro 58. Lo que sí se empieza a esclarecer es que se cometieron una serie de errores por acción u omisión, que desembocaron en una de las peores interrupciones viales entre dos regiones, entre dos mitades de Colombia.

EL PROBLEMA

Estos derrumbes del kilómetro 58 en la carretera a los Llanos Orientales no son hechos aislados ni nuevos. Lo primero que queda en evidencia es que no se adelantaron las acciones necesarias para evitar la proliferación de cultivos en las laderas, la deforestación en la parte alta de la cordillera y mucho menos se ha evaluado el impacto de la construcción de galpones u otro tipo de actividades comerciales o industriales que puedan afectar la estabilidad de la vía y de los terrenos aledaños. Hace unos días, el viceministro de Infraes-

tructura, Manuel Felipe Gutiérrez, explicó que una de las posibles causas del gran derrumbe que la tiene taponada es la construcción de unos galpones en la parte alta de la montaña, que habrían interrumpido los flujos naturales de las aguas lluvia, afectando la estabilidad de las laderas. Como en mayo y junio de este año ha llovido más que en todo 2018, el peso y carga del agua han generado los derrumbes.

El Gobierno está al tanto de la situación desde hace un mes cuando se prendieron las primeras alertas. La mayor preocupación, y el peor de los escenarios, es que se genere un alud de varios millones de metros cúbicos sobre la vía y el río, que podría impactar a la población de Guayabetal.

Además, un evento de esta magnitud generaría una presa sobre el río Negro que afectaría a la región, incluso hasta Acacías, Meta, según algunas fuentes oficiales.

Entre tanto, el Ministerio de Transporte y el concesionario realizan un monito-

reo constante de la montaña, con sensores y radares que miden con precisión el movimiento de la zona. Ya hay una hoja de ruta en caso de que sea necesario desalojar algunas viviendas o barrios de Guayabetal.

La situación actual es muy compleja. Si el clima y las condiciones de seguridad mejoran, se pueden reactivar los trabajos de remoción de escombros. El asunto es que, como no se puede garantizar la estabilidad de la montaña en el corto plazo, hay mucha incertidumbre sobre una eventual apertura definitiva y segura.

IMPACTO ECONÓMICO

Mientras se resuelven las responsabilidades y se habilita de nuevo la vía, el impacto económico será mayúsculo. El cierre por tiempo indefinido no solo afecta a Bogotá y Villavicencio o al Meta. También tiene graves repercusiones para los suministros que salen o entran de Vichada, Guainía, Vaupés y Guaviare, incluso para Casanare y Arauca, aunque estos dos departamentos

FOTOS: JAVIER DUSSÁN - GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA



◀ El invierno es uno de los principales enemigos de la recuperación de la vía. Y la prioridad es proteger las vidas humanas.

LOS LLANEROS ARGUMENTAN QUE LE HAN ENTREGADO AL ESTADO MÁS DE 30 BILLONES DE PESOS EN CINCO AÑOS Y AHORA NECESITAN 400.000 MILLONES

cuenten con carreteras alternas.

Para el presidente de la CCV, Leonardo Baquero, las pérdidas diarias llegan a los 50.000 millones de pesos, representados en bienes y mercancías que se dejan de transportar entre Bogotá y Villavicencio. En el sector del turismo de la región llanera, se dejan de recibir 1.500 millones de pesos por día. Las cancelaciones de habitaciones en hoteles y centros de recreo se aproximan al 100 por ciento, y existe total incertidumbre sobre la realización del Festival del Joropo, programado entre el 26 de junio y el 1 de julio en Villavicencio.

Pero uno de los mayores efectos del cierre se verá reflejado en el precio de los alimentos. De esa parte de Colombia llegaban a Bogotá cada día 1.850 cabezas de ganado, 600 cerdos que vienen de Puerto Gaitán y 1.500 toneladas de aceite de palma. En total, son más de 12.000 toneladas diarias de alimentos por el orden de 25.000 millones de pesos. Según la CCV, el 40 por ciento del consumo de alimentos de Bogotá procede de la región de la Orinoquia.

Algunas de estas provisiones tendrán que movilizarse por las vías alternas habilitadas, lo que irremediamente se traducirá en mayores costos de los productos. La crisis también se vivirá en Villavicencio con el desabastecimiento de insumos agrícolas, maquinaria, vehículos y otros productos industriales que se fabrican en el centro del país.

Por su parte, Jorge Enrique Bedoya, presidente de la SAC, explicó que las principales afectaciones se darán en cuatro sectores: frutas, arroz, avicultura y porcicultura. En el caso de la avicultura, son 1.200 toneladas de carne de pollo semanales que

se mueven desde Villavicencio a Bogotá. Y 2.300 toneladas de alimento concentrado para más de 5 millones de aves, junto con 700.000 pollitos de un día. En la porcicultura, son más de 120 toneladas semanales de productos derivados de ese sector; pero tal vez la mayor preocupación está en el caso del arroz: se espera una cosecha para los meses de julio, agosto y septiembre de 600.000 toneladas, de las cuales el 95 por ciento se dirige al centro del país. “Y si la carretera va a estar cerrada por tres meses, al menos el 65 por ciento de esta cosecha enfrentará sobrecostos”, dice Bedoya, quien agrega que hasta el momento se registra un incremento en el costo de los fletes de transporte de 40 por ciento.

La crisis también ha servido para expresar el malestar por la baja inversión en la región. “Dependemos de la ciudad capital, hemos venido financiando la política social de todos los Gobiernos de turno. Hemos girado más de 30 billones de pesos en regalías en los últimos cinco años y no es posible que no destinen 400.000 millones de pesos para lo que genera esta región, que financia la política social del Gobierno

nacional con las regalías”, dijo Baquero.

Otro de los gremios afectados por el cierre son los transportadores. Fedetranscarga señaló que las empresas de transporte de carga del país se han visto obligadas a alargar los recorridos desde el pasado 9 de junio. Antes los trayectos eran de 100 kilómetros normales (Villavicencio-Bogotá), mientras que ahora deben recorrer 535 (Villavicencio-Villanueva-Aguazul-Sogamoso-Tunja-Bogotá).

El presidente de Fedetranscarga, Henry Cárdenas, aseguró que algunas generadoras de carga, como las petroleras, no son conscientes de que, en estos momentos, es necesario subir el flete, situación que los perjudica porque deben cumplir los contratos que ya tienen con estas generadoras, y terminan perdiendo dinero al poner de su bolsillo en cada recorrido que hacen. “Estamos dejando de facturar unos 6.000 a 7.000 millones de pesos”, dijo.

Los efectos también pueden ser macroeconómicos. Para Edgar Jiménez, director del Laboratorio Financiero de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, el impacto sobre la inflación no debería ser significativo en el corto plazo—como lo muestran experiencias recientes como el paro indígena—, dado que el exceso de oferta que se produce en esas regiones compensa el mayor costo de los alimentos en el interior del país. Además, hay un efecto sustitución tanto en la canasta familiar como de proveedores que ya se vendría dando. No obstante, otro sería el escenario si el cierre se prolonga. Habrá



▲ El ministerio de Hacienda, en cabeza de Alberto Carrasquilla, destinó inicialmente 120.000 millones, del fondo de contingencia.

UN LARGO CAMINO



Estas son algunas de las cifras del impacto que registra el cierre indefinido de la vía Bogotá-Villavicencio.

Las dos rutas alternas   habilitadas por el Gobierno para enviar el tráfico entre Bogotá y los llanos tienen longitudes de 300 y 500 kilómetros.

EL GOBIERNO DESTINÓ

50.000

MILLONES para mejorar esos dos corredores.



90 KILÓMETROS es la longitud de la vía



PLUVIOSIDAD DE LA ZONA:

4 mil milímetros al año

LA INVERSIÓN EN LOS ÚLTIMOS 30 AÑOS EN TODO EL CORREDOR:

8,5

 BILLONES DE PESOS

- En la parte alta de la montaña donde se presentan los derrumbes más grandes fueron construidos unos galpones donde se crían unos 600.000 pollos.



Para mitigar el impacto por la falta de comunicación entre las dos regiones, se van a habilitar 15 frecuencias aéreas al día entre Bogotá y Villavicencio.

EN EL TRAYECTO VILLAVICENCIO-BOGOTÁ

se mueven cada día (en condiciones normales) 14.000 toneladas de alimentos, 1.800 cabezas de ganado vacuno, 600.000 litros de etanol, 600 cerdos y unos 300 vehículos cargados con materiales de construcción.



50% de la carne de cerdo que consumen los bogotanos proviene de los llanos, al igual que 6 millones de pollos y gallinas.

La cosecha de arroz de Casanare, la producción de palma del Meta, piña, mango y muchos otros alimentos tienen origen en esa región.

EL TRÁFICO PROMEDIO DIARIO ES DE

12.000

VEHÍCULOS

Cada día de cierre deja

1.000

MILLONES de pérdidas para los transportadores de carga.

A la fecha, no se tienen previstas ayudas económicas para los transportadores de carga afectados. Por el momento, solo se destinaron recursos para arreglar las vías alternas.

- El Gobierno ordenó un periodo de gracia de 6 meses a los campesinos de la zona que tengan crédito con el Banco Agrario.
- A los pobladores que tengan problemas financieros producto de esta crisis se les destinaron

200.000

MILLONES DE PESOS

para que puedan pagar deudas vencidas, almacenar productos o para libre destinación.



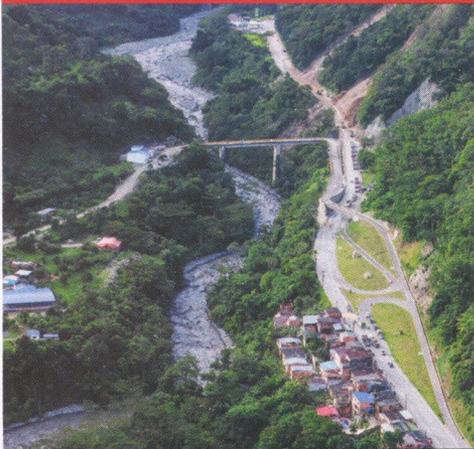
que estar monitoreando el efecto sobre los precios de bienes como la carne, el pollo, el cerdo y el arroz, entre otros.

Para Felipe Campos, director de Investigaciones de Alianza Valores, el impacto de la esta obstrucción llega en un momento inoportuno y podría acrecentar la tendencia alcista que ya tienen los precios de los alimentos. Según él, estos ya vienen

repuntando por cuenta de temas como la devaluación, pues la tercera parte de los alimentos que hoy se consumen en el país son importados y hay un efecto sobre el precio de los fertilizantes. Además, dado que los comestibles tienen un peso de cerca de la cuarta parte de la canasta básica, la inflación podría repuntar, afectando de paso el crecimiento de la economía.

PELEA CON LA NATURALEZA

El Gobierno tiene un margen de maniobra limitado debido a que las obras que se emprendan para darle una solución definitiva tardarán años entre las fases de apropiación de recursos, diseños y contratación. Lo que está claro es que será el Invías la entidad responsable de adelantar estos trabajos, ya que la conce-



▲ Solo el 20 por ciento de la población vive en el casco urbano.

‘SE PODRÍAN EVACUAR UNAS 2.000 PERSONAS’

El 80 por ciento de la economía urbana de Guayabetal depende de los usuarios de la vía.

Desde hace 15 días, en Guayabetal, el municipio más cercano al kilómetro 58 a la vía al llano, se viene haciendo una socialización casa por casa de los riesgos que puede representar el deslizamiento de tierra que la bloqueó. La Alcaldía, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo, la Unidad Departamental para la Gestión del Riesgo y todo el cuerpo de socorro están articulando el plan de contingencia.

Según Javier Ricardo Castro, alcalde del municipio, si es necesario evacuar, tendrían que hacerlo unas 2.000 personas. “El Gobierno nacional ha identificado 285 familias de siete barrios que están en riesgo. Hemos recibido apoyo de la Unidad Nacional

para la Gestión del Riesgo, el cuerpo de bomberos, la Defensa Civil y la Cruz Roja. Toda la institucionalidad del gobierno está acá en el municipio”, dijo.

El 80 por ciento de la población vive en zonas rurales y el 20 por ciento en el casco urbano, pero uno de los puntos críticos está a solo 200 metros del casco urbano. “Hay que recordar que el 80 por ciento de la economía urbana depende de los usuarios de la vía al llano, por eso estamos tan afectados. Necesitamos que la vía se normalice. Somos un municipio agrícola y este cierre les ha causado grandes pérdidas a los campesinos que no han podido sacar sus productos”, dijo el Alcalde. ■

sión de Coviandes no tiene en la actualidad esa responsabilidad contractual (ver recuadro Contraloría).

Ante la gravedad del asunto y la decisión de cerrar un trayecto de kilómetro y medio en la vía Bogotá-Villavicencio, el Gobierno aprobó una serie de medidas que buscan mitigar el impacto en los pobladores de la zona y en la economía de la región y el país.

Por ejemplo, a los campesinos que tienen crédito con el Banco Agrario se les autorizó un periodo de gracia de 6 meses, mientras que a quienes tienen que pagar impuesto de renta se les amplió el plazo hasta diciembre. También se destinaron 200.000 millones de pesos para los pobladores de la región que tengan deudas vencidas, necesiten almacenar productos o los usen para libre destinación.

Del mismo modo, se acelerarán las obras de estabilización en el kilómetro 58 para habilitar la vía en el menor tiempo posible. Allí ya comenzaron los trabajos donde serán invertidos 120.000 millones de pesos para la construcción de diez terrazas, que permitirán un mejor manejo del agua en la montaña así como su esta-

bilización. En las obras derivadas de esta emergencia se han apropiado 235.000 millones de pesos. Asimismo, para facilitar el tráfico aéreo y que el precio de los tickets baje –hoy están por encima de 1.300.000 pesos–, se están habilitando 15 rutas aéreas más que se suman a las dos rutas diarias que operan tradicionalmente. Según el Ministerio de Minas y Energía, hay inventario suficiente para atender la demanda de combustibles de

zamientos por esos corredores son mucho más demorados y tortuosos.

Según lo dispuesto por el Gobierno, por el corredor de la transversal del Sisga (Sisga-El Secreto-Aguaclara-Villavicencio) podrán circular camiones y buses de hasta 17 toneladas. Este recorrido, de unos 300 kilómetros, se puede hacer en unas 8 o 10 horas. Sin embargo, el alto tráfico de estos días y los cierres por obras que se adelantan en la zona po-

A LOS CAMPESINOS QUE TIENEN CRÉDITOS CON EL BANCO AGRARIO SE LES AUTORIZÓ UN PERIODO DE GRACIA DE SEIS MESES, HASTA DICIEMBRE

la zona por estos días y se está diseñando el plan para enviarlo por las vías alternas.

LAS VÍAS ALTERNAS

La vía Bogotá-Villavicencio no solo es importante por las Colombias que comunica, también lo es porque –de lejos– es la menor distancia entre estas dos ciudades. Las dos carreteras no cuentan con las especificaciones técnicas para atender el tráfico pesado, y también se suma que los despla-

drían ampliar las demoras. El proyecto hace parte del programa de concesiones de 4G, su avance va en 32,93 por ciento y tiene hoy cerca de 60 frentes de obra.

En el segundo corredor habilitado, Bogotá-Sogamoso-Aguazul-Villavicencio, el recorrido puede tardar unas 12 horas. Esta vía no tiene buenas especificaciones técnicas, por lo que se destinarán 50.000 millones de pesos para atender los puntos críticos y reforzar los puentes.

FALLAS EN LOS CONTRATOS

La Contraloría halló que, ante la materialización de cualquier riesgo, el Estado debe buscar recursos.

La Contraloría General de la República también ha llamado la atención sobre las condiciones con que fueron contratadas las obras en este corredor. En su reciente informe de auditoría sobre los contratos de concesión del corredor vial Bogotá-Villavicencio, la entidad determinó ocho hallazgos administrativos y disciplinarios (dos con incidencia fiscal y uno con presunta incidencia penal) que la llevan a cuestionar si la propuesta seleccionada fue la óptima.

Además de señalar grandes reparos sobre la estructuración y actualización de las tarifas de peajes, deficiencias en el proceso de comparación entre

la iniciativa pública y la privada, entre otros factores, el ente de control hizo serios cuestionamientos sobre la estructuración y el manejo de riesgos.

Para la Contraloría, aunque la atención de estos puntos críticos e inestabilidades es un riesgo previsible –dada la experiencia de la entidad, el concesionario actual que atiende el corredor y hasta los laudos arbitrales–, no fue tenido en cuenta dentro del análisis de riesgos del proyecto. Además, este aspecto se dejó sin ningún tipo de financiamiento y/o respaldo del fondo de contingencias para la mitigación del mismo. ■



▲ Según la Contraloría, que dirige Carlos Felipe Córdoba, los contratos de concesión no dan solución a los cierres de la vía en los sitios críticos.

OBRAS DEFINITIVAS

La cordillera Central es muy joven en términos y tiempos geológicos; eso la hace frágil, pues su estructura principal se sigue acomodando, lo que deriva en movimientos constantes del suelo y subsuelo. Es por eso que se requiere de la mejor ingeniería y de billones de pesos, materializados en túneles, puentes, viaductos, obras de contención de la montaña, entre otras acciones.

El Gobierno ha anunciado que tiene listos unos 150.000 millones de pesos para la construcción de túneles falsos y otras intervenciones para mejorar la estabilidad y seguridad de la zona de Guayabetal. Sin embargo, eso tardará como mínimo un par de años. Además, si no se soluciona el tema de estabilización de taludes en toda la vía, se corre el riesgo de repetir el caso, pero en otro segmento del recorrido.

En el proyecto se han invertido unos 8 billones de pesos, que han logrado reducir el riesgo de taponamiento en algunos sectores. Sin embargo, de los 90 kilómetros de este recorrido, solo dos segmentos se han contratado en doble calzada: El Tablón-Chirajara y Chirajara-Villavicencio.

Completar esta importante vía en doble calzada podría requerir de unos 2,37 billones de pesos adicionales, según una evaluación divulgada por la Cámara Colombiana de la Infraestructura. Este proyecto fue propuesto hace unas semanas por este gremio como un corredor que debe ser financiado con la enajenación de activos que planea el Ministerio de Hacienda. Este monto no incluye las obras adicionales que se requieren en los otros dos segmentos ya contratados.

Para Bedoya, de la SAC, el país tiene que pensar en una solución de largo plazo. *“Hay que trabajar para que las vías alternas estén en mejores condiciones, pues lo que tenemos ahora es una dispensa de alimentos, como lo son los Llanos Orientales, con unas carreteras con 8 a 18 horas de camino, que ningún sector aguanta desde el punto de vista costo/producción, pero, en particular, el agro colombiano”.*

La emergencia que produjo el deslizamiento de tierra que bloqueó la vía al llano será la prueba de fuego para la competitividad nacional y un desafío enorme para el Gobierno, que tendrá que buscar salidas rápidas y duraderas para un problema estructural. ■

‘CON LO QUE HA SUCEDIDO NO CREEMOS QUE SE DEBA ABRIR LA VÍA’

Ángela Orozco, ministra de Transporte, explica la situación del cierre indefinido de la vía al llano.

■ Qué fue lo que pasó, ministra?

Hace un mes recibimos un informe que daba entre 1 y 3 por ciento de probabilidad de que se acelerara lo que ha pasado. El invierno, el cambio climático y la forma como ha arreciado la lluvia esta semana precipitaron la caída de material. No podemos poner en riesgo vidas humanas. El Ministerio de Hacienda nos permitió usar unos recursos del fondo de contingencia para hacer esa intervención, por 120.000 millones de pesos; hemos tenido más de 13 puestos de mando unificados y estamos encima de la situación.

¿Cuáles son las causas?

Hay una mezcla de factores. Esa montaña es el sitio que registra el tercer nivel de mayor pluviosidad en el país. En el estudio que se hará público se evidencia que se pusieron los galpones por donde se canalizaba el agua cuando llovía. Eso hizo cambiar totalmente los flujos de agua. Pero no estoy diciendo que haya un único factor. Nadie tuvo en cuenta cómo se manejaba la hidrología que cambió totalmente por la actividad que pusieron y por la carretera que hicieron que va por el borde de la montaña hasta arriba.

¿Es posible prever lo que va a pasar en los próximos días?

La Unidad del Riesgo instaló un sensor que está alertando si hay movimiento masivo o no para efectos de tomar decisión de evacuación inmediatamente. Y ya se han venido haciendo ejercicios de simulacro.

Quando habla de simulacros de evacuación, se refiere a Guayabetal...

Exactamente, Guayabetal, que es mi gran preocupación y es la gran preocupación nuestra, obviamente.

Hoy es difícil saber cuándo se abre la vía...

Cuando está lloviendo, no se puede intervenir porque es peligroso. Todo se empezó a hacer hace un mes, pero obviamente en los días que llueve terriblemente no se puede intervenir. Eso es ries-

goso. El tiempo estimado no se lo puedo decir, pero nos han dicho que puede tardar hasta tres meses; es decir, hacer las terrazas en la montaña. Pero ese periodo puede cambiar si sigue lloviendo todos los días. En este momento, con lo que ha sucedido, no creemos que se deba abrir la vía. Ahora, si vuelve el verano, serán otras condiciones. Pero hoy yo no le puedo decir que se puede abrir.

¿El reto del corto plazo cuál es?

Lo que tenemos como reto es juntarnos para que a nadie le pase nada y para hacer un diagnóstico de una solución definitiva. No sabemos eso cuánto puede costar. Lo que sí sabemos es que el kilómetro 58 cuesta más que cualquiera, y que desde que llegamos, incluida esa intervención, se han destinado alrededor de 220.000 millones de pesos para atender la situación.

¿Cómo queda el tema con el concesionario?

No hay peaje obviamente porque la gente no está viajando y, en la medida que eso esté afectado, también hemos tenido la discusión de que no se puede cobrar peaje. Estamos buscando la salida jurídica al tema, pero si está bloqueada la vía, pues no tiene sentido hablar de los peajes. Esta era una concesión de primera generación, por ingreso esperado. Si se retrasan los ingresos esperados, pues se retrasa unos meses más el tema.

Hay mucha preocupación por la duración del viaje por las vías alternas, el costo de los fletes, la imposibilidad de que transiten camiones muy grandes.

Por un lado, está la transversal del Sisga, que son los camiones de hasta 17 toneladas. Cuando nosotros llegamos, eso estaba parado y lo que nosotros hemos hecho es acelerar y reactivar la concesión. Esa es una de las 4G activadas, hoy tenemos 60 frentes de obra simultáneos. Y le estamos dando prioridad. Por otro lado, está la vía por Sogamoso, que por ahí puede pasar cualquier tipo de camiones. En esa, hay unos puntos críticos; ya se designaron unos recursos para que Invías los intervenga. ■

