

## La espantosa tragedia de la Vía al Llano, los quebrantos de la Madre tierra y la mala gestión del riesgo por Sarmiento Angulo

Imprimir

Con los escándalos de Odebrecht que involucran judicialmente al grupo Aval de Sarmiento Angulo y sus empresas, Corficolombiana y Coviandina, es necesario revertir y anular los contratos y concesiones a este grupo como la de la Vía al Llano.

En estos momentos hay una grave situación con la vía que comunica a Bogotá con Villavicencio y los Llanos orientales en sus tres áreas (los Llanos de San Martín, los Llanos del Casanare y los de Arauca).

Aunque algo funciona el transporte de carga; el de pasajeros, prácticamente está en ceros, por los controles policiales preventivos en Pipiral, Chirajara, Guayabetal y en Quetame, aunque el presidente Gustavo Petro ha anunciado apertura total de la vía desde el 31 de agosto.

Esta ruta de 90 kilómetros, cada vez cobra un valor estratégico de suma importancia para la sociedad colombiana y el Estado dado los enormes potenciales agrícolas, petroleros, mineros, alimentarios, hídricos y ambientales de los Llanos orientales, en su denominación genérica. Aunque se trata de un espacio rural, la penetración del mundo urbano se refleja en el auge urbanístico de Villavicencio y su Área Metropolitana integrada por Acacias, Granada, San Martín, Guamal, Restrepo y Cumaral. Allí tenemos lo que los geógrafos denominan territorios “rurbanos”, que trascienden la dicotomía entre lo urbano y lo rural.

Desde 1759, cuando el Virrey José Solís Fochs estampó su firma en el edicto que ordenó la construcción de una vía para comunicar a Santa Fe con San Martín y San Juan de Arama, hasta la fecha, han transcurrido 262 años cargados de distintos episodios que han marcado los grupos humanos presentes en esos territorios.

Pero, será con la construcción del Estado, desde mediados del siglo XIX, que el desarrollo de esta carretera cobra otras características.

Desde 1850, la ruta es proyectada en su trazado actual, decantándose como la línea más ágil y confiable para unir a Bogotá con el territorio llanero; pero en 1870, durante la república

## La espantosa tragedia de la Vía al Llano, los quebrantos de la Madre tierra y la mala gestión del riesgo por Sarmiento Angulo

liberal y en plenas guerras civiles, los trabajos de construcción se paralizaron por falta de recursos y a lo largo de décadas, hasta bien entrado el siglo XX, este camino se deterioró mucho, afectando la circulación y la comunicación con Villavicencio que ya daba sus primeros pasos como el epicentro del oriente colombiano.

Con la llegada de vehículos automotores en los años 30 del siglo XX, la vía se adecuó para la movilidad y durante 10 años se realizaron trabajos que cerraron en 1936 en la capital del departamento del Meta, la ciudad de Villavicencio.

Tras varias décadas en las que la burocracia metió mano dilatando obras de alta envergadura, se dio finalmente en 1994 el inicio de la construcción de la nueva vía al Llano que pretendía conectar a Bogotá con Villavicencio en tan solo 90 minutos a un costo de 80 mil millones de la época.

En el 2011, el proyecto con sus distintos problemas se benefició con un nuevo aporte presupuestal producto de una Alianza Público Privada APP con Sarmiento Angulo, con la que se aseguraba dar fin a los cientos de problemas de la carretera. La cifra fue de 1.9 billones pesos que después se ampliaron a 4.8 billones y para el cierre de las distintas etapas de la doble calzada que proyectaba obras construidas con 25 túneles y 69 viaductos, el presupuesto estaría en los 8 billones de pesos colombianos. A pesar de la enorme inversión, los problemas se crecieron, los desastres y derrumbes se llevaron muchas vidas y las pérdidas económicas fueron gigantescas.

Desde el 28 de junio de 1974 en que ocurrió el desastre de Quebradablanca, fecha en que un alud de roca sepultó varios vehículos cerca del municipio de Guayabetal y causó la muerte o desaparición de aproximadamente 540 personas, los accidentes y tragedias han sido constantes por distintas razones.

Fallas geológicas estructurales, deslaves, fracturas en la banca, avalanchas, corrientes de agua que alteran su curso y negligencia de los gobiernos de turno y de Sarmiento Angulo que maneja la concesión, son los principales actores de una permanente tragedia que acumula

## La espantosa tragedia de la Vía al Llano, los quebrantos de la Madre tierra y la mala gestión del riesgo por Sarmiento Angulo

pérdida de vidas, de bienes materiales y económicas para el territorio y sus pobladores.

De acuerdo con los expertos, en esta parte de la cordillera oriental, las laderas son deleznable y cualquier tipo de obra civil con desarrollo longitudinal mal diseñada las afecta sin remedio. A lo anterior se agrega una ocupación demográfica desordenada y conflictiva del territorio, a lado y lado de la vía y los procesos de deforestación profundizan las problemáticas de la movilidad de carga y pasajeros.

El desplome del puente de Chirajara ocurrido el 15 de enero del 2018 fue otro evento de gran magnitud que puso de presente la crisis de la carretera, pues allí se evidenciaron problemas que reflejaban irregularidades y oscuras maniobras asociadas con los procedimientos arbitrarios de la empresa constructora de Sarmiento Angulo en el diseño y construcción de la obra. Diez obreros murieron, 80 mil millones de pesos quedaron en el fondo de una cañada y los daños económicos pusieron en evidencia toda la problemática en la construcción de la doble calzada a la que no se le ve una salida adecuada como consecuencia del oscuro manejo de Sarmiento Angulo, Corficolombiana y Coviandina.

Posterior al espectacular derrumbe del emblemático puente que apenas hasta ahora se está terminando, luego de 5 años, las desventuras se ubicaron en el kilómetro 58, en el municipio de Guayabetal (de donde es oriundo Sarmiento Angulo), sitio en el que por varios meses se han presentado derrumbes a lo largo de varias semanas, bloqueando a los Llanos orientales de los centros productivos del país, provocando la reacción de poderosos gremios económicos hasta el punto de gestar una crisis en el gobierno del señor Iván Duque, forzando a la administración nacional a movilizar recursos, gran parte del gabinete y apropiar partidas fiscales para poner de nuevo la vía en funcionamiento. Después de casi 12 meses de bloqueo de la vía, el gobierno ofreció una obra (viaducto) para rodear el kilómetro 58 y evitar de esa manera la constante caída de piedras, la presencia de taludes y los derrumbes de tierra controlados con una malla metálica en Guayabetal. Durante varias semanas la carretera parecía estar de nuevo bajo control, sin mayores problemas hasta que, en julio de 2023, se presentó una nueva tragedia. Lo cierto es que toda esta ruta vial es de una inmensa complejidad geológica y geotécnica con ambientes climático y tectónico intensos.

## La espantosa tragedia de la Vía al Llano, los quebrantos de la Madre tierra y la mala gestión del riesgo por Sarmiento Angulo

Coviandina sin gestión del riesgo

Pero, aun así, hay una enorme responsabilidad en la gestión humana de la obra en cabeza de Coviandina de Sarmiento Angulo que ha omitido la adecuada y necesaria gestión del riesgo como lo ordena la ley y las políticas públicas correspondientes. Si bien hay problemas geológicos, la gestión del riesgo no se ha tomado con la responsabilidad que debería para prevenir todas estas tragedias.

Hoy, se puede afirmar que el principal problema es el incumplimiento de las obligaciones en la gestión de riesgos de desastres por parte de Sarmiento Angulo.

En pleno 2023, es claro para todos que la vía y el territorio son susceptibles a frecuentes eventos que causan desastres. Algunos muy graves como sismos, deslizamientos, inundaciones y avenidas torrenciales, entre otros.

Coviandina de Sarmiento Angulo no está cumpliendo las obligaciones legales en materia de gestión del riesgo de desastres determinadas en la Ley.

La ley 1523 de 2012, así como otras anteriores —la ley 46 de 1988 y el decreto ley 919 de 1989— establecen que los proyectos de infraestructura, sobre todo de las de estas dimensiones estratégicas, deben adelantar estudios y medidas de gestión del riesgo de desastres para proteger la vida y bienes de las comunidades, los ecosistemas y la inversión pública. Estrategias y planes de gestión del riesgo de desastres que las concesiones viales tiene la obligación de adoptar oportunamente, según el decreto 2157 de 2017 y que el INVÍAS debe exigir con la participación de las comunidades, las veedurías ciudadanas y las auditorías sociales.

Han sido muchas las advertencias de agremiaciones de ingenieros, de geólogos y de organizaciones comunitarias las que han señalado las frágiles condiciones y los riesgos por avenidas torrenciales a lo largo de los 90 kilómetros de la vía, sugiriendo estudios detallados y científicos que no se han hecho por los concesionarios, propiciando situaciones trágicas como la del pasado 17 de julio en el municipio de Quetame, vereda Naranjal, lugar en que

## La espantosa tragedia de la Vía al Llano, los quebrantos de la Madre tierra y la mala gestión del riesgo por Sarmiento Angulo

ocurrió una torrencial lluvia que en instantes aumentó rápidamente el nivel de agua, arrasando con la zona rural de Quetame, en el oriente de Cundinamarca.

Lo único cierto es que todo este modelo neoliberal de alianzas público privadas -de muerte y atraso en esta vía- con el principal pulpo bancario del país hizo crisis y los daños son descomunales obligando a tomar decisiones drásticas por parte del gobierno del presidente Gustavo Petro para que la ley se cumpla y prevalezca el bien común.

La Vía al Llano es un bien público que debe retornar a manos del Estado, reversando y anulando estas concesiones onerosas y criminales que nos afectan a todos. A Sarmiento Angulo, vinculado en los actos criminales protagonizados por Odebrecht desde el gobierno de Juan Manuel Santos, hay que arrebatárle la vía a los Llanos orientales. Es algo en que está empeñado el actual gobierno para lo cual demanda el apoyo de toda la comunidad. No es aceptable que una estructura financiera privada siga disponiendo de un recurso clave para el Estado y la sociedad, que es utilizado, además para ampliar la riqueza de esta familia que tiene grandes inversiones en cultivos de maíz en la Orinoquia.

Soy usuario permanente de esta vía y al igual que miles de personas soy afectado por todos los problemas que se registran a diario.

Horacio Duque G.

Foto tomada de: Portafolio