

Colombia

Atentado, sobrecarga o deterioro, posibles causas del colapso del puente El Alambrado, según la ANI

El director de la Agencia, William Camargo, reveló en Red+ Noticias cuáles son las opciones que estudian para reparar la infraestructura entre Quindío y Valle del Cauca.



William Camargo, director de la ANI, habla de posible atentado en caída de puente El Alambrado



Por: [Gabriel Forero Oliveros](#)

13 de abril de 2023 · 10:14 hs

El Alambrado, en entrevista con Red+ Noticias, William Camargo, director de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) señaló que sí es una de las hipótesis que se estudian.



Colombia

Primeras hipótesis asociadas a la caída del puente sobre el río La Vieja

Además, agregó que la sobrecarga de los vehículos que pasaban o alguna falla estructural por falta de mantenimiento están sobre la mesa de posibles causas que, por ahora, no se descartan.

También reveló que **hay dos opciones para reparar el puente** y que existen dos vías actualmente para que transiten los vehículos de carga liviana y pesada. De esta forma no se pone en riesgo la conectividad del suroccidente del país y el abastecimiento hacia el centro.

Lo primero es que tan pronto se evidencio esta situacion, autoridades civiles y militares, concesionario e interventoría arribaron a la zona para atender a las víctimas. Ahí Deploramos la pérdida de vida de dos agentes de policía y 15 personas heridas. A continuación, acordonamiento de la zona y restablecimiento de vías alternas.

El día de hoy, con la información que levantó el concesionario vamos a una reunión de trabajo para mirar la hoja de ruta del restablecimiento de ese corredor de manera exprés para disminuir la afectación en los departamentos de valle y Quindío.

¿Cuántas vías alternativas hay en este momento para que el suroccidente no quede incomunicado?

Allí nosotros lo que definimos fue una intervención con dos alternativas de tráfico. Una para tráfico liviano y otra para tráfico pesado. La de tráfico liviano tiene como recorrido La Paila Cartago Alcalá Quimbaya Montenegro Armenia Calarcá, no tiene peajes, pero sí implica un recorrido mayor de alrededor de una hora. Y la de vehículos de carga, La Paila Cartago Pereira Amenia Calarcá, que tiene un peaje adicional y que obviamente impacta un tiempo adicional de 30 minutos, pero que permite circulación con adecuados niveles de servicio salvo en pasos urbanos donde hay pequeñas complicaciones.

¿Habrá problemas de abastecimiento hacia el cierre del país por esta caída?

No se espera que exista alguna afectación porque hay vías alternas, que implican un recorrido adicional pero no se espera un impacto en términos de abastecimiento hacia el centro del país o en el desplazamiento hacia los puertos, tanto en la parte norte como en la parte sur.

¿Es cierto que el puente 'El Alambrado' era una segunda opción porque el Puente de Barragán está inhabilitado?

responder. Esa información no hace parte del acervo técnico que tenemos.

¿Se había hablado de una fecha pero el puente fue construido en 1968?

Efectivamente fue una imprecisión de este servidor, que corregimos esta mañana. El puente es de 1968 y se recibió en 2006 por parte de la concesión Autopistas del Café Armenia-Pereira-Manizales. Tuvo un reforzamiento en 2016 y ha tenido procesos de mantenimiento y prevención, así como patologías estructurales de manera recurrente.

¿Estos casi 55 años de uso pueden haber incidido en el colapso?

Es parte de la evaluación que deben hacer los expertos. Igual estas infraestructuras son diseñadas de largo aliento, lo que es viaductos, puentes y túneles son infraestructuras de una longevidad mayor a la vida útil de una estructura convencional de pavimento, que puede ser de cinco, 10 o 15 años.



Autopistas del Care, el consorcio responsable del mantenimiento del puente 'El Alambrado' que colapsó en Quindío

¿El concesionario les ha dado información sobre cuánto tardarán estas investigaciones?

Digamos que ese es un ejercicio en el que la Sociedad Colombiana de Ingenieros nos va acompañar, también con la interventoría que debe documentarnos todos los eventos, documentos e información relevante de esta situación y es parte de la línea de trabajo que necesitamos resolver. En este momento tenemos dos preocupaciones: garantizar adecuadas situaciones de conectividad y vías alternas; y restablecer muy rápido el paso de vehículos.

La investigación es un tema necesario y estamos definiendo una hoja de ruta para tener respuestas muy rápidas y establecer causas y responsabilidades tanto civiles como contractuales.

¿Quién es el interventor?

Hay una interventoría que habitualmente tiene la ANI. Conformada por un grupo plural, no tengo los nombres en este momento pero ellos han estado desde hace varios meses y años en esa revisión. La información que tenemos va a ser documentada frente a procesos de mantenimiento en los últimos cinco años y el concesionario que tiene como societario principal a Odinsa y otras firmas de construcción.

¿Cuándo fue la última vez que le hicieron revisión al puente?

Ahí hay dos eventos: el primero que es la patología estructural, que es la revisión del estado del puente y las recomendaciones que de allí se detonaron. Lo primero es que frente a información que pudiera evidenciar alguna afectación posible que pusiera en riesgo la estabilidad de la estructura, no se encuentra en ese informe de acuerdo a lo reportado. Y se recomendaron actuaciones de mantenimiento

¿En cuánto tiempo creen que van a levantar el puente?

Tenemos dos alternativas. Es un tema de estructuras temporales o definitivas. Estamos evaluando la conveniencia. Lo que sugiere el ejercicio son las definitivas sobre la luz completa de 100 metros, porque tendríamos dos intervenciones sobre el proyecto si lo hacemos con temporales. Es parte de la evaluación que hacemos frente a tiempos y disponibilidad de infraestructura con el concesionario y la interventoría. Es parte de las respuestas que daremos hoy después de la reunión que tengamos.

¿Cuánto tiempo aspiraría en que se recupere el puente?

Nuestra responsabilidad es restablecer la infraestructura lo más rápido posible en función de la disponibilidad de equipos, de elementos para el reemplazo y en la intención de que sea una intervención permanente.

¿Pueden ser tres meses?

No he escuchado la valoración de los expertos que tienen a su cargo el restablecimiento.

¿Quién debe pagar la intervención?

Es una responsabilidad que tiene el concesionario. Ellos tienen una responsabilidad de mantenimiento y de restablecimiento a las condiciones de operación.

Colombia

Relato de camionero a punto de caer al río La Vieja por colapso de puente Quindío y Valle

¿No descarta que haya habido un acto terrorista tras el colapso del puente? Le pregunto porque el Gobernador del Quindío sí lo descartó

Con prudencia. Habitualmente en las investigaciones de accidentes de entrada no se descarta ninguna hipótesis. Parte de los escenarios es evaluar todas las posibles causas y la respuesta la dará el dictamen pericial que hará la interventoría y la Sociedad Colombiana de Ingenieros.

¿Qué otras hipótesis hay?

Tenemos dos adicionales que pueden estar asociadas al efecto de cargas dinámicas que hubieran tenido algún impacto en la infraestructura. Vehículos que hayan tenido una carga mayor a la legalmente establecida, para eso revisaremos

fallas en el mantenimiento.

¿Puede haber multas para el concesionario?

Es parte de lo que detona el ejercicio en la conclusión, tanto responsabilidades civiles o contractuales.

¿Se conoce cuánta munición transportaba el camión de policía que cayó al río?

No tengo conocimiento de que se estuviera cargando munición. Es parte de la información que tenemos que recabar.