

Temblores y puentes caídos

Por **Semanario Voz** - 23 agosto, 2023



El exvicepresidente Germán Vargas Lleras inauguró el Puente de Los Grillos en 2014. Foto Vicepresidencia de la República

Editorial VOZ 3187

Tiembla la tierra en Colombia, tiemblan los fiscales, políticos y empresarios corruptos, tiemblan los puentes y se caen por su propio peso, del peso de la corrupción que los quiebra y los tira al suelo.

Las caídas de los puentes en Colombia son como las réplicas de los temblores. Se cayó el de Chirajara y las réplicas no dejan de sucederse. Le siguió el “puente acordeón” en Santander, que no deja de temblar al paso de las tractomulas, luego el puente El Alambrado en Quindío y ahora el puente Los Grillos, que comunica a Sogamoso con Yopal.

El 15 de junio de 2018 se desplomó como un castillo de naipes, el viaducto Chirajara en la vía al Llano, que comunicaba a Bogotá y Villavicencio. Nueve personas muertas, 15 heridos y millonarias pérdidas materiales. En la obra, cuando se cayó iban invertidos unos 30 mil millones de pesos, la nueva construcción en desarrollo le costará a la nación 96 mil millones.

En agosto del 2018, el puente Hisgaura de Sacyr llamado por la sabiduría popular el “puente acordeón”, porque al momento de su entrega a la nación su estructura se encogió, se encrespó y se formaron pliegues parecidos al noble instrumento musical, lo que técnicamente llamaron los expertos “desniveles de viga de rigidez”. La obra costó 1.400 millones de pesos, pero cada vez que los transportadores y ciudadanía pasan por allí, tiembla. Sin embargo, aunque una interventoría la catalogó como un “siniestro de

ingeniería”, Sacyr, la compañía que lo construyó, dice que el puente es “seguro, estable y fiable”. El tiempo dirá.

El 12 de abril de 2023, se cayó el viaducto El Alambrado, sobre el río La Vieja, que comunicaba los departamentos de Quindío y Valle del Cauca, en la vía La Tebaida–La Paila. Dos muertos y 15 heridos. 1.500 millones de pesos del erario invertidos y perdidos. ¿Reporte? Impunidad total.

La caída de puentes produce negocios, que, a simple vista, son un atraco a la comunidad y a los transportadores. Una vez caído el puente, un particular montó una vía alterna por sus predios y cobra a los autos pequeños 30 mil pesos y a los de carga pesada hasta 100 mil, para pasar sobre un ferri estático. ¿Sabe el Ministerio del Transporte de este robo a plena luz del día que le están haciendo a la gente del Quindío, del Cauca y de todo el país que pasa por allí?

Este 20 de agosto pasado sin haber concluido aún las nuevas obras de construcción del viaducto Chirajara, colapsó el puente Los Grillos, en la vía alterna al Llano–Sogamoso–Aguazul. Esta obra tuvo un costo, incluida las construcciones en el corredor, por encima de los 17.200 millones de pesos. La plataforma era clave en la conexión alterna del llano con el interior del país. El conocimiento del territorio, la sabiduría y la observación popular, muchas veces expresada es desechada e ignorada por los “expertos”. En el caso de este puente, la comunidad ya había alertado desde el año pasado sobre la posibilidad de que colapsara.

Estos son solo apenas cuatro de los muchos casos en Colombia, en que los puentes se caen cuando los están construyendo o cuando se entregan para su uso, y le han costado a la nación más de 140.000 millones de pesos. La Procuraduría, la Contraloría y la Fiscalía poco o nada han hecho por aplicar la ley a estas empresas, demandando el resarcimiento e indemnización por los daños y afectaciones ocasionados a la sociedad colombiana.

¿Por qué se caen los puentes en Colombia? Técnica y científicamente, todas las obras civiles y de ingeniería son susceptibles de posibles fallas en los cálculos, en las proyecciones. Muchas veces se subestiman los impactos geológicos y medioambientales. Según estudio sobre las causas del colapso de algunos puentes en Colombia, realizado por Edgar E. Muñoz Díaz de la Universidad Javeriana, el 36% de los casos estudiados corresponde a puentes de acero que fallaron generalmente por deficiencias estructurales, mientras que el 64% restante corresponde a puentes de concreto que colapsaron en su mayoría por socavación y atentados.

Pero, ¿quién mide el actuar corrupto en estas obras? Es decir, el impacto que tiene sobre la obra, la utilización de materiales de baja calidad, disminución de las cantidades en los componentes que deben dar fraguado y consistencia a las obras, el mal pago a sus trabajadores, la falta de contratación de personal que haga evaluación y mantenimiento y la coima para que la interventoría no actúe y controle. Aquí es donde deberían actuar la

Procuraduría, la Contraloría y la Fiscalía, pero en esto, ninguna investigación, solo impunidad.

Semanario Voz

FOLLOW US ON INSTAGRAM

