

Así opera el plan de contingencia para la atención de derrumbes entre Bogotá y Villavicencio



- Detrás de la decisión de abrir y cerrar parcial o totalmente esta estratégica vía existe un protocolo y grupo de trabajo que debe coordinarse para atender en tiempo real cada afectación. Entre mayo y septiembre de este año se han presentado 188 deslizamientos, 52 pasos alternos y 136 cierres de calzada.

Bogotá, D.C., 27 de septiembre de 2018. (@ANI_Colombia). – Unas 400 cámaras de video para monitoreo, 20 personas entre operadores, vigías, controladores de tráfico e



GOBIERNO
DE COLOMBIA



MINTRANSPORTE

Oficina de Comunicaciones ANI

Calle 24 A # 59 - 42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2, Ciudadela Empresarial Sarmiento Angulo, Bogotá D.C.
PBX: (571) 484 8860 Ext. 1352 • E-mail: prensa@ani.gov.co

ingenieros; 8 máquinas (cargadores, minicargadores y volquetas) y un protocolo que con una escala de 1 a 6 determina la magnitud de un derrumbe o deslizamiento sobre la vía, hacen parte del plan de contingencia que contractualmente la concesión Coviandes adelanta en el corredor Bogotá-Villavicencio con la supervisión de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), a través de la interventoría.

Para el presidente de la ANI, Louis Kleyn, esta es una de las vías con altas especificaciones técnicas. “Las obras que se adelantan en este corredor de 85,6 kilómetros ascienden a los \$4,8 billones, y por allí se movilizan 4 millones de usuarios al año. No podemos ser inferiores a este reto y los protocolos para atender los deslizamientos y derrumbes deben ser estrictos, sobre todo para salvaguardar la vida de todo aquel que la transite”, comentó el alto funcionario.

El presidente de la Entidad explicó que entre mayo y septiembre de este año van 188 deslizamientos, 52 pasos alternos y 136 cierres de vía, los cuales han hecho que los protocolos sean cada vez más especializados y se pueda reaccionar casi de inmediato.

Los derrumbes son impredecibles y se producen por diferentes fenómenos como la alta pluviosidad que agrega peso a las laderas que por inercia provoca la caída de material sobre la calzada, y también pueden ser causados por el uso inadecuado del suelo en las laderas como la deforestación, la ganadería y los cultivos limpios. De esta manera en los 85,6 kilómetros de la vía al Llano se monitorean permanentemente diferentes puntos que durante muchos años han presentado este tipo de movimientos, enfatizó Kleyn.

Para ello la ANI, la Interventoría y la Concesión activan el plan de contingencia según unos parámetros que definen la magnitud del derrumbe tanto en volumen de material (en metros cúbicos) como en altura desde donde se desprende la montaña. La medida va de uno (1) a seis (6), siendo uno (1) el de menor proporción que solo requiere un minicargador (cómo en el kilómetro 51+930 punto en donde solo se tapó una cuneta el pasado 25 de septiembre); tres (3), que presenta un volumen importante de material sobre la vía y requiere de un minicargador y una volqueta pequeña; y seis (6), que supera tanto en volumen como en altura; es cuando sobrepasa la calzada y tapona totalmente los carriles.



**GOBIERNO
DE COLOMBIA**



MINTRANSPORTE

Oficina de Comunicaciones ANI

Calle 24 A # 59 - 42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2, Ciudadela Empresarial Sarmiento Angulo, Bogotá D.C.
PBX: (571) 484 8860 Ext. 1352 • E-mail: prensa@ani.gov.co

En este último, se requiere un cargador grande, entre 3 y 5 volquetas dobletroque y dos minicargadores. Es la batería que siempre está cerca de los puntos más críticos; hoy en día son en el kilómetro 58 y en el kilómetro 64+200 y que el pasado 25 de agosto obstruyeron la vía por varios días.

En cuanto a los roles del personal, están los vigías que, como su nombre lo indica, alertan sobre cualquier movimiento o aparición de grietas sobre el terreno tanto desde la parte más alta como desde la carretera. Los operadores del tráfico que están en coordinación con la Ditra (Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía nacional), generalmente entre dos y cuatro, están controlando el paso de los vehículos y muy atentos a cerrar o abrir la vía según las circunstancias, cuando el jefe de operaciones lo indique.

El personal que opera la maquinaria (volquetas, cargadores y minicargadores) varía en su número dependiendo la magnitud del derrumbe: normalmente en el kilómetro 64+200 permanecen 4 operarios.

¿Qué ocurre cuando se activa una alerta de derrumbe?

- Del equipo que permanece sobre la vía cualquiera puede alertar sobre un movimiento, pero son los vigías los primeros en avisar una aparición de grietas en la montaña o la caída súbita de piedras o material. Lo hacen vía celular, radio o con el silbato.
- De inmediato los controladores de tráfico, operarios de la maquinaria, ingenieros y demás personal ante la alerta se retiran del punto. La vía se cierra entre tanto se evalúa la magnitud del derrumbe.
- El jefe de operaciones recibe la alerta y se comunica con el Centro del Control Boquerón y según la categoría de uno a seis del derrumbe dan la siguiente instrucción para desplegar el operativo.
- Al evaluarse la situación el Centro de Control da la instrucción de movilizar la maquinaria o personal adicional – según se requiera – e inician la remoción de material.



**GOBIERNO
DE COLOMBIA**



MINTRANSPORTE

Oficina de Comunicaciones ANI

Calle 24 A # 59 - 42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2, Ciudadela Empresarial Sarmiento Angulo, Bogotá D.C.
PBX: (571) 484 8860 Ext. 1352 • E-mail: prensa@ani.gov.co

- Cuando esté garantizada la seguridad, se hacen pasos provisionales inicialmente a un carril para evacuar el tráfico represado en la vía.
- La vía solo se abre cuando la calzada está totalmente limpia y cuando la montaña no represente peligro para los usuarios y el personal de la Concesión.
- En ocasiones los controladores de tráfico solo permiten el paso alterno a un carril como consecuencia de estar latentes los movimientos de tierra en el punto.

Este tramo ha permanecido en la memoria histórica de los colombianos como un corredor fundamental para el desarrollo de la región y del país, pero sobre todo como el que más ha puesto a prueba la capacidad de la ingeniería nacional para superar la exigente Cordillera Oriental y su clima con un trazado con altas especificaciones técnicas. De allí a que solo en este tramo se proyecte, para el 2022, completar 25 túneles, 15 galerías de escape y 62 puentes, obra sin precedentes en la infraestructura colombiana.



**GOBIERNO
DE COLOMBIA**



MINTRANSPORTE

Oficina de Comunicaciones ANI

Calle 24 A # 59 - 42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2, Ciudadela Empresarial Sarmiento Angulo, Bogotá D.C.
PBX: (571) 484 8860 Ext. 1352 • E-mail: prensa@ani.gov.co