

## **Soñé una doble calzada.**

Por Ingeniero Héctor Parra-Ferro.  
Expresidente de la Sociedad Colombiana de Ingenieros.  
Miembro de UNIANDINOS/ICAANDES.

Después de un largo viaje por España, que incluyó 2000 kms por tierra en la bella Andalucía, pudimos disfrutar de una maravillosa red de carreteras, que según me cuentan los que conocían tierras españolas no existían hace 30 años. Sin mapas ni GPS fue posible alcanzar todos los destinos propuestos con la sola señalización, sencilla, completa, bonita, funcional. Luego del largo viaje, vuelvo a mis quehaceres cotidianos, y sueño con que mi país cuente con autopistas modernas.

La doble calzada Bogotá Girardot es un buen ejemplo. Gran evolución lo que significa el cambio entre el Bogotá Girardot de hace 30 años, inicialmente por la curvilínea variante de San Miguel y Fusa, y luego por Granada Silvania, trazado moderno y ágil.

Soñaba que la obra la disfrutáramos más pronto, porque esa obra a retazos se demora demasiado y seguramente termina costando más. Como observador desprevenido ve uno a veces unos grandes movimientos de tierra que luego pasan meses encerrados en polisombras verdes sin que se vuelva a ver acción en esos tramos durante algún tiempo. Será esto motivo del flujo de caja que exige que el contratista facture items de obra fáciles y rápidos?. Pero es bastante cuestionable la acción de una interventoría que permite avanzar obra para abandonarla después solo por el hecho de facturar. Esto genera deterioro y desorden en la obra. Entendemos que la obra toca hacerla por retazos, por las características topográficas y geológicas, pero la demora exagerada en este tipo de obras relaja al Constructor en las precauciones que se deben tener en la señalización temporal por tramos de obra. No pocas veces acaba uno por las calzadas de obra, contra mixers y bulldozeres porque nadie ni nada le advirtió a uno que por ahí no debería continuar su marcha.

Soñaba que la doble calzada para bajar del Alto de Chinauta al Boquerón, no fuera esa tortuosa y peligrosa carretera curvilineada de montaña sino que fuera un viaducto que entregara directamente antes de Melgar, como hicieron los franceses con el viaducto de Millau (400 Millones de Euros). Claro esto requiere pensar en grande y tener una escala de tiempo en las inversiones por lo menos de 100 años y no de 10 o 20 como hacemos las cosas aquí. La bajada por la curva de las Canecas, además se desarrolla por unos taludes riesgosos por la caída de piedras, y salimos del paso con un aviso que advierte “ Caída de piedras”, como si no conociéramos amigos que han quedado sepultados bajo las piedras que se desprenden de taludes de este tipo.

Soñaba que los cruces e ingresos a los pueblos por donde pasa la carretera como Granada, cruce que ha cobrado tantas vidas durante la historia de la carretera Bogotá Silvania, se hagan con los pasos deprimidos o elevados necesarios. Estos puntos son paradas obligadas de flotas y busetas, y con las pendientes que tiene la vía en estos sitios cualquier vehículo estacionado es un peligro para un accidente como ha ocurrido en Granada ininidad de veces.

También soñaba con que los conductores cumplieran los preceptos establecidos en la señalización, pero que a su vez ésta fuera completa, uniforme, visible, simple, bonita, vistosa y sobre todo: realista. Porque no hay nada más ridículo que los avisos de 20 o 40 kmts de velocidad máxima por todo el país que nadie cumple porque es ilógico cumplirlo o de lo contrario genera un accidente o lo estrellan por detrás. Y soñaba que pudiera uno transitar a la velocidad que este lujo de carreteras amerita, ojalá 120 kmts por hora, y en algunos tramos de pendientes fuertes como en la variante de Fusa que fuera de 100 u 80 kmts por hora, por precaución. Pero también deseaba que los grandes vehículos, como flotas, o tractomulas, cargadas o peor aún, descargadas, no adopten la vía como una pista de velocidad, ante la novedad del espacio que les ofrece la nueva autopista.

Deseable hubiera sido que la calzada llegando a Girardot no se hubiera tenido que cerrar por la caída de lajas de la roca. Aunque acepto que la geotecnia se nutre de la experiencia, hay situaciones que se pueden prever con antelación como la ocurrencia de este diaclasamiento de la roca en esta zona, paralela a la pendiente, lo cual se hubiera podido prever con investigación geotécnica-geológica más detallada. Hasta los Concesionarios se contagian de ese mal nacional que es escatimar los presupuestos de estudios y diseños. Nos moriremos todos los consultores quejándonos de los presupuestos insuficientes para estudios y diseños, o de la inexistencia de éstos, que le hacen mucho daño a las obras y al bolsillo del Estado porque así todo acaba costando más.

Soñaba que toda la ciudadanía estuviera atenta a un proyecto de esta magnitud y colaborara incondicionalmente con su pronta ejecución para evitar palos en la rueda, como esas muelas que hoy en día todavía se pueden ver en el Alto de Chinauta por predios que no se han podido adquirir para completar la obra. Y en esta misma zona, con esa urbanización tan intensa que se ha desarrollado, ameritará que se reglamente en estas urbanizaciones como minimizar su impacto sobre la Autopista.

Pero en fin, el esfuerzo va a valer la pena, y solo hubiera sido deseable que se hubiera demorado menos su construcción, me dicen que estará para el final del 2010, que sea un propósito cumplir esta fecha y no dilatar más esta necesidad sentida de la ciudadanía.

Mayo de 2009.