

La solución en el km. 13+800: obras de sana ingeniería

El año pasado, durante su intervención en la sesión solemne del aniversario de los 121 años de la Sociedad Colombiana de Ingenieros el 29 de mayo, el ministro de Transporte el Ing. Andrés Uriel Gallego dijo: "... y eso (la infraestructura) ofrece infinidad de desafíos, el desafío de la cordillera, hasta el Ecuador desde el sur, desde Tierra de Fuego, tiene un solo cordón y al llegar a Colombia se abre en tres ramales jóvenes, inestables geológicamente, llenos de sorpresas, llenos de condiciones abstrusas, llenos de geología enrevesada, llenos de depósitos coluviales terribles, llenos de pendientes y de derrumbes míticos, desafío para la ingeniería nacional, que la ha abordado desde los caminos prehistóricos de las indiadas colombianas. La geografía, la meteorología, nosotros tenemos territorios de más de 8.000 milímetros de lluvias en el año, las pendientes, la necesidad de la transversalidad, de la intermodalidad, los cambios súbitos del paisaje y del suelo son desafíos que la ingeniería colombiana ha asumido y los ha asumido con méritos a nivel mundial".

La solución a la problemática señalada y en el caso de este comentario el de los deslizamientos, en el Km 13 + 800 de la vía a las Palmas, que causan o pueden causar pérdidas de vidas y graves inconvenientes en la movilidad, debe enfrentarse con obras

de sana ingeniería. En Europa, donde se presentan grandes deslizamientos, se utilizan las llamadas "estructuras desviadoras", como las indicadas en la figura para resolver, de por vida, estas situaciones. Debe notarse que esta estructura es abierta en la cara que da al aire, permitiendo iluminación y ventilación y genera un mínimo impacto socio-ambiental. Quien escribe estas líneas desarrolló los diseños básicos para la construcción de una de estas "estructuras desviadoras" en la vía al mar, en el cañón de "La Llorona", agobiado por derrumbes, cuando el Ing. Andrés Uriel Gallego fue Secretario de Obras Públicas del Departamento. Aunque por razones ajenas a las ingenieriles, la estructura no se construyó, se demostró que era técnicamente y económicamente viable. Los nuevos proyectos de vías en el país, ya contemplan estas estructuras, llamadas también "túneles falsos", en los sitios de derrumbes, como se desprende, por ejemplo, del fotomonjate para el proyecto de la vía "Sector Cisneros - Loboguerrero" (ver figura), tomada de la revista: "Anales de Ingeniería; SCI año 121 N° 906 - Abril - Junio de 2008; Pág. 94". Esperamos que estas reflexiones ayuden a tomar las decisiones adecuadas acordes con la importancia de ésta vía solución igualmente aplicable en otras vías con situaciones similares.

