

NOTICIAS A UN CLIC

La máquina tapahuecos sí sirve, pero es un placebo para el dolor de la malla vial

Risaralda emprendió un plan para poner a exportar más a grandes firmas

Con 106 participantes, la Bolsa Mercantil empieza a transar el gas natural del país

f Facebook

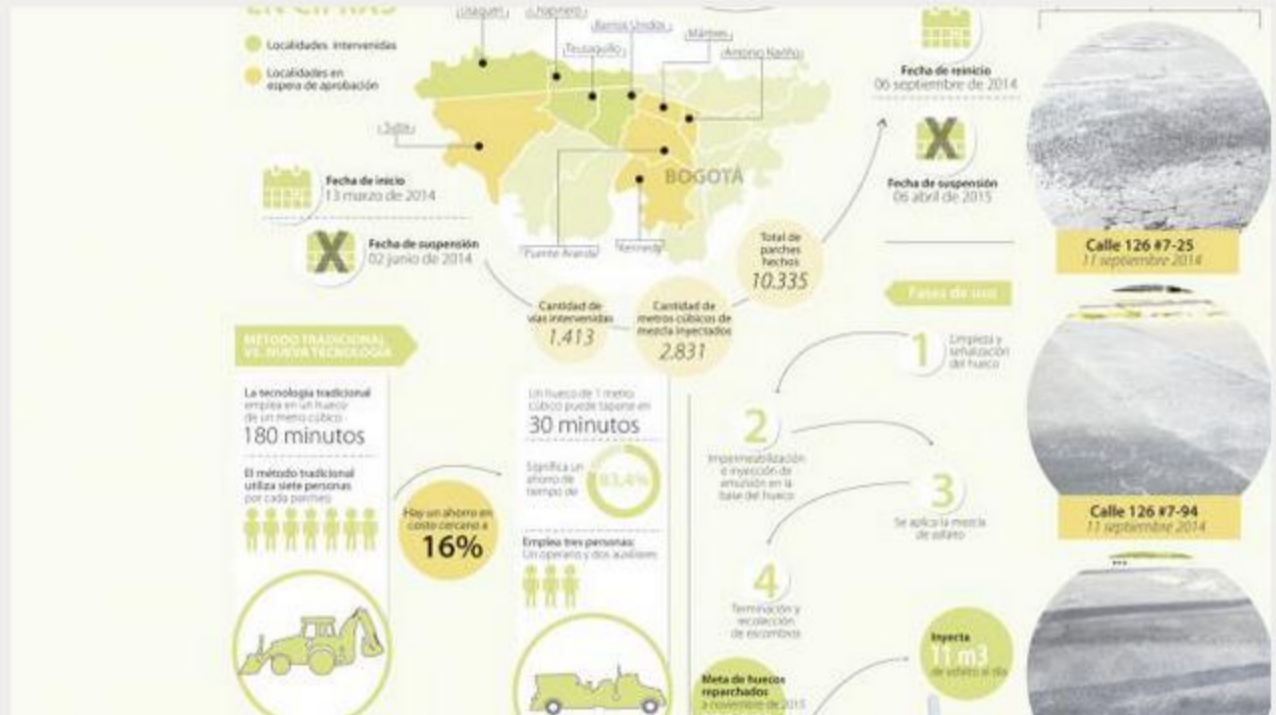
t Twitter

g+ Google +

✉ Mail

Lunes, Abril 13, 2015

La máquina tapahuecos sí sirve, pero es un placebo para el dolor de la malla vial



Bogotá_ Más allá del debate político que ha tenido el contrato de la máquina 'tapahuecos' en el último año, LR salió a las calles de las cuatro localidades en las que ha operado durante 12 meses interrumpidos y llegó a una conclusión: el aparato sí funciona, pero es un placebo para el dolor que padece la malla vial de Bogotá.

Por falta de permisos de la Dian, las tres máquinas que estuvieron trabajando desde septiembre del año pasado, tras lograr una prórroga de 11,5 meses y sobrellevar una multa de \$600 millones de pesos por incumplimiento del contrato firmado en 2013, no estuvieron reparando huecos sino guardadas.

En ese tiempo, al que se le suma el trabajo entre el 13 de marzo de 2014 y el 2 de junio del mismo año, donde se usó una mezcla de gravilla asfáltica errónea, el artefacto originario de Inglaterra tapó 10.225 huecos que equivalen a un total de 43.489 metros cuadrados, pero no se ven significativos sobre una meta de 220.000 huecos.

Esto supera la cifra anunciada por la Unidad de Mantenimiento Vial (UMV), que la semana pasada anunció que entre 2013 y lo que va de 2015 taparon el hueco 10.107 con el método tradicional, que emplea siete operarios, gasta tres horas y cuesta 16% más que con la máquina. "Mientras que la tecnología británica emplea tres operarios, inyecta mezcla en frío y ahora 83,4% de tiempo", dijo Juan Carlos Abreo, director general (E) de la UMV.

Pese a que la máquina que se usa en el distrito a partir de un contrato avaluado en \$11.822 millones utilizó en los primeros meses una mezcla que estaba mal y sobre la cual se ve ahora una especie de plastilina, y luego una mezcla de asfalto que sí es compacta, LR encontró que los huecos no se han levantado.

El problema de fondo que no se soluciona es que 57% de la malla vial está dañada y 23% es regular, por lo que según Abreo se necesitan \$6,6 billones para arreglar cerca de 12.000 kilómetros de vía y el presupuesto de la UMV es de \$130.000 millones anuales.

Stalin Rojas, director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, dijo que la función de las máquinas, que es temporal, funciona si se desarrolla por parte del Distrito un plan estructural de mantenimiento de vías. "Se hicieron los ajustes y la y la calidad del asfalto se comprobó, los parches no se han levantado en las vías" añadió.

Abreo señaló a este medio que pese a que el desempeño de las tres máquinas era bueno, el hecho de que hayan estado detenidas les obliga a que ahora curse otro proceso por incumplimiento.

De las trabas sobre esta tecnología que ve cada vez más lejos su meta, son los bogotanos los que no pueden recibir un placebo para transitar por la ciudad en la que pagan por moverse.

Consejo sigue oponiéndose al contrato

Jairo Cardozo, concejal de Bogotá por el partido Mira, dijo a LR que desde enero del año pasado se hicieron denuncias sobre la irregularidad del contrato que debería haberse celebrado por obra pública y licitación y no entregarlo de forma directa. A eso se suma que la visión de varios miembros de la entidad es la de ver a la máquina tapahuecos como una tecnología que solo sirve para pequeñas fisuras y no para grandes espacios. LR conoció que el año de vida de estos parches es de hasta cuatro años.

Las opiniones

Juan Carlos Abreo

Director general (e) de la UMV

"Alrededor de 80% de la malla vial de Bogotá está dañada y en condiciones regulares. Intervenirla necesita recursos por \$6,6 billones".

Stalin Rojas

Director del observatorio de movilidad u. nacional

"Las máquinas tapahuecos son un placebo para la enfermedad que hay en la ciudad que es el mal estado de las vías que lleva años de atraso".