

Cruzando la cordillera por Manizales, al Magdalena



Por Gonzalo Duque-Escobar

Para unir a Mariquita y Manizales con una vía competitiva y confiable, se han presentado diferentes alternativas, unas concibiendo túneles a 3000 msnm para vías de segundo orden diseñadas para 50 a 70 km/h que se construiría en cerca de siete años, y cuyos costos superarían 3 billones de pesos, asunto que pondría en duda la justificación de tal inversión frente a alternativas de menor costo para una vía de similar orden como la rectificación del trazado de la vía actual por Fresno, o el mejoramiento a vía La Esperanza-Cambao por Murillo, que se concesionaría al Consorcio “Promesa de Sociedad Futura...”

En 2010 el ex Ministro Germán Cardona impulsó el estudio de alternativas viales entre Manizales y Mariquita, buscando una vía segura para la capital caldense que había sido sitiada por fenómenos hidrogeológicos durante las Niñas 2007/8 y 2010/11. Entre las alternativas desarrolladas por Civiltec en el marco de esa idea, Invías presentó varias opciones, una aprovechando el paso estrecho de la cordillera por el norte de Cerro Bravo y de, y otra por el sur que aunque al transitar por Palocabildo y abandonar el Oriente de Caldas, se privilegió por ser la ruta más corta y entrar a Manizales, opción a financiarse con recursos del Fondo de Adaptación y en la que se contempla un túnel de 14,2 km en La Esperanza.

En 2011 surge la APP del citado Consorcio, iniciativa 100 % privada impulsada por la gobernación del Tolima que propone ampliar y mejorar dos tramos: Ibagué-Honda (124 km) y Cambao-La Esperanza (132 km), el segundo para una carretera sin túneles con banca de 11 m diseñada para velocidades entre 40 a 60 km/h, transitando por el Parque de los Nevados donde no podrían hacer modelados, proyecto de un billón trescientos mil pesos y que tardaría 3 años, dos cifras que obligaron a replantear la opción anterior de Civiltec que costaría el triple y se construiría en la mitad del tiempo de ahí que se haya resultado rectificar la actual vía por Fresno sin que sepamos cuando.

Ambas carreteras de segundo orden, son ahora dos caminos que se complementan, que no compiten entre sí y además necesarios: primero, porque la de Fresno con 118 km es la vía a Mariquita, y no la de Cambao con 160 km, que al ir por Armero alargaría el camino en 45 km; y segundo, porque la de Murillo le apunta a Bogotá con ventaja al economizar 41 km, ya que por Cambao la ruta es de 271 km y por Fresno 312 km. Ahora, considerando que la intervención de la vía al Magdalena por Fresno inaugurada en 1939 y rectificada en 1951, es el camino a seguir para acceder al Oriente Caldense y a la Hidrovía del Magdalena, esta debe ser nuestra primera prioridad, máxime cuando la alternativa a Bogotá por Murillo, no será adecuada para tractomulas.

En cuanto a los peajes de la APP, se proponen cuatro, dos por cada tramo: entre ellos uno en la entrada al PNNN, nuestro emblemático escenario natural, peaje altamente inconveniente para el turismo de Manizales al condenarlo al pago para acceder carreteras en territorio Caldense no intervenidas, y en especial perverso para las comunidades de Murillo, Líbano y Villahermosa, poblaciones tolimenses históricamente marginadas cuya economía obliga utilizar la vía hacia Manizales; y otro, el peaje existente entre Mariquita y Honda que al ser la “joya de la corona” para la concesión, podría absorber el anterior impacto gracias a los flujos incrementados por la carga hacia y desde el Eje Cafetero, cuando detone el uso de la hidrovía.

Sin perjuicio de lo anterior, desde la U.N. – SMP se ha propuesto el Corredor Bimodal Cafetero para integrar el sistema férreo del país con la hidrovía del Magdalena y desarrollar la multimodalidad del sistema de carga en la Región Andina, tunelando la cordillera por el Norte de Cerro Bravo a 2200 msnm inicialmente para dar paso al Ferrocarril Cafetero entre La Dorada y el Km 41, y a futuro a la Transversal Cafetera, por Fresno, carretera de primer orden (80 km/h) complemento de La Línea, configurando así un sistema logístico autofinanciable, inversión modulable que se pagaría exportando por el Pacífico entre 15 y 30 mil toneladas diarias de carbón andino.

<http://galeon.com/economiaaytransportes>

Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/cts-economia> [Ref.: La Patria. Manizales, 2015.03.16]

Imagen: Corredor Bimodal Cafetero con el Túnel Cumanday de 17 km, cruzando la Cordillera Central a 2200 msnm, entre Brasil y Mangabonita, propuesta UN-SMP. Por el norte ruta para el Ferrocarril Cafetero entre Perico y el Km 41, y por el sur la Transversal Cafetera entre Manizales y Honda, pasando por Fresno. Imagen base de La Patria, adaptada por GDE. Más información en: <https://godues.wordpress.com/2015/03/15/el-ferrocarril-cafetero/>

Relacionados

- Ciudad, puerto y río en tierra de pasillos, bundes y guabinas. <http://www.bdigital.unal.edu.co/12623/>
- Conectividad del Cañón del Cauca por Manizales, con el Magdalena Centro <http://www.bdigital.unal.edu.co/47299/>
- Conexión Pacífico: la nueva Troncal de Occidente <https://godues.wordpress.com/2014/06/23/>
- Eje Cafetero: elementos para una visión prospectiva. <http://www.bdigital.unal.edu.co/10948/>
- El carbón andino colombiano <https://godues.wordpress.com/2015/>
- El Ferrocarril Cafetero para la competitividad de Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/45950/>
- Ferrocarril Cafetero para integrar a Colombia <https://godues.wordpress.com/2015/03/15/>
- Ferrocarriles e hidrovías, claves para la multimodalidad. <https://godues.wordpress.com/2015/03/30/>
- Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/11520/>
- Honda, frente a los devenires del desarrollo <http://www.bdigital.unal.edu.co/47260/>
- Impacto por la multimodal en el Magdalena Centro <http://www.bdigital.unal.edu.co/42001/>
- La navegación del Magdalena y la Conurbación Honda-La Dorada <http://www.bdigital.unal.edu.co/9422/>
- Nuevo Túnel Cumanday, bimodal y competitivo <http://www.bdigital.unal.edu.co/39638/>
- Puerto multimodal de La Dorada <http://www.bdigital.unal.edu.co/11655/>
- Sistema Bimodal Cafetero para integrar la Región Andina <http://www.bdigital.unal.edu.co/39715/>
- Sistema férreo, la clave para la competitividad <http://www.bdigital.unal.edu.co/12428/>
- Un túnel bimodal en Norte del Tolima <https://godues.wordpress.com/2015/02/21/>
- Una salida al mar para el occidente colombiano <http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/>
- Variante Tesalia <https://godues.wordpress.com/2014/07/08/>

Notas:

1- De forma aproximada, el costo para una línea férrea por Kilómetro, varía entre U\$ 2,1 y U\$ 1,9 millones para una vía nueva, según sea en trocha estándar o angosta.; o entre U\$ 550 y U\$ 350 mil, según se trate de su ampliación o rehabilitación. Y el costo y rendimiento de un túnel con sección de 110 m² y por kilómetro, varían entre U\$ 25 y U\$ 45 mil, y de uno 1 a 2 años, según se trate de túneles en rocas con o sin auto-soporte.

2- El carbón andino exportado a la Cuenca del Pacífico, cuya producción podría alcanzar los 10 millones de toneladas por año si con precios remunerativos se logra industrializar la producción, es la clave para financiar la infraestructura férrea. En 2014, la producción nacional superó los 84 millones de toneladas, 93% de ellas concentradas en La Guajira y Cesar donde la explotación es a gran escala, y 7% en el interior donde se destacaron los distritos carboníferos de Santander, Cundinamarca y Boyacá, y en menor grado Antioquia, todos estos con una minería de corte artesanal.

Imágenes de Complemento:



Trazados de Civiltec para las alternativas de la vía al Magdalena. Imagen de la Patria (adaptada). Más información en <https://godues.wordpress.com/2014/07/15/la-transversal-cafetera-por-caldas/>



Imagen de la APP Promesa de Sociedad Futura, concesionaria de las vías La Esperanza - Cambao e Ibagué.- Mariquita.- Honda.