

LR
LA REPÚBLICA

INFRAESTRUCTURA

LA REPÚBLICA - VIERNES 5 DE AGOSTO DE 2011

MANIZALES. El Eje Cafetero sabe que a pesar de su localización en el triángulo de Oro de Colombia, debe resolver su condición mediterránea y aprovechar su futuro asociado a la conurbación de Cali-Triángulo del Café-Medellín, una ciudad región sin precedentes en el Pacífico Latinoamericano. Su suerte dependerá de su articulación al mar y al centro de Colombia, asuntos que obligan a pensar en los mares de la patria y en cómo salvar las barreras que implanta la accidentada geografía, donde las Cordilleras imponen retos superiores y los profundos valles entre estas, son su fortaleza.

Desde la *Sociedad de Mejoras Públicas (SMP)* de Manizales, en el marco preparatorio de su Centenario, se ha querido dar una respuesta adecuada a las ideas centrales del Ministerio de Transporte, quien ha señalado la necesidad de conectar, adecuadamente, las economías de las subregiones andinas, en virtud de las deficiencias estructurales del sistema de transporte.

Para el efecto se ha propuesto complementar la rectificación de la vía Manizales-Mariquita con el Túnel Cumanday, solución que complementa su eficiencia con la economía del Túnel de Cocoló que ahorra 28 km entre Manizales y Bogotá. El resultado hará de la Transversal Cafetera por Caldas, un proyecto cuya rentabilidad e impacto en la economía nacional, se deriva de la re-

ducción de los costos del transporte en la zona andina, donde fletes y bodegajes los incrementan hasta en un 40%.

Si bien una vía en si no trae desarrollo, esta propuesta detona las condiciones existentes en el corazón económico de Colombia.

En materia de conectividad, las transversales que unen la Región Central con el Occidente de Colombia, son las dos Transversales Cafeteras que por su efecto redistributivo para los flujos del transporte, desde y hacia el centro de Colombia, se han complementado: la de La Línea por el Quindío y la de Letras por Caldas. Tanto la de La Línea como la de Letras, enfrentan eventuales circunstancias adversas asociadas al riesgo volcánico del Machín como del Cerro Bravo en su orden, dos volcanes altamente explosivos y de estructura caldérica, con actividad cuaternaria identificada y mapa de amenazas confeccionado.

Pero dada la necesidad de salvar la Cordillera Central, se han presentado proyectos subterráneos, por ambos lugares.

Primero, por el lado de la Línea donde actualmente se construye un túnel de 8,6 km que a 2.500 metros sobre el nivel del mar ahorra 9 km de recorrido, entre Calarcá y Cajamarca.

El proyecto contempla 4,3 km de

túneles menores y 6,3 km de puentes y viaductos adicionales.

Recientemente, por el lado de Letras, con el Túnel Cumanday, cuya versión conservadora propone un túnel de casi 15 km a menos de 3.000 metros sobre el nivel del mar, en caso de ser para una vía de 60 km por hora, o en su defecto una solución más osada: perforando 500 m más abajo para un túnel de más de 20 km compatible con una vía más rápida, que reduzca el tiempo entre Manizales y Mariquita a una hora.

Para ver por qué resulta imperativo ligar de mejor manera el centro de Colombia con su capital, al Pacífico en Tribugá y al Eje Cafetero con el oriente de Colombia, por las dos transversales cafeteras como rutas que se complementan, tenemos: la transversal Bogotá-Honda-Pereira, sin rectificar tiene ahora 335 km y rectificada 318 km, distancia que podrá transitarse en 5,3 horas a 60 km por hora.

Entre tanto, la transversal Bogotá-Ibagué-Pereira hoy de 359 km de longitud, con su Túnel y obras anexas quedará en 350 km, que se recorrerán en 5,8 horas a 60 km por hora. Esto con la versión conservadora del Túnel Cumanday, puesto que la nueva versión, reduce la distancia

Bogotá-Pereira a 300 km que se podrían recorrer a 80 km por hora en tan solo 3,8 horas: la economía en tiempo al comparar ambas soluciones, es del 34% y en distancia, del 14%.

Pero volviendo al Túnel Cumanday, se trata de una vía carretable subterránea que aprovecha el Stock de Manizales, una roca granítica que se reconoce como "piedra de mani", misma que le da origen al nombre de la capital de Caldas, y que constituye el macizo rocoso competente cubierto de lavas, cuyos espesores alcanzarían potencias medias de 400 m en el Páramo de Letras. Dicho túnel transitaría por la Mesa de Herveo, al sur del Cerro Bravo y al norte de Volcán del Ruiz, donde la corteza muestra procesos que explican domos de lava extruidos, como los altos de Santa Ana, El Plato y La Laguna, cuya edad podría ser del orden de 100 mil años, con lo cual el ambiente geológico parece favorable para la citada perforación.

GONZALO DUQUE-ESCOBAR.
Profesor de la U. Nacional de Colombia y Miembro de la SMP de Manizales



SÍGANOS EN:
www.larepublica.co
Con el análisis completo del profesor de la U. Nacional Gonzalo Duque-Escobar.

