

PROPOSICION No. 009
(Bogotá, D.C., 5 de agosto de 2014)

Como miembro de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, propongo a mis colegas citar a la Ministra de Transporte con invitación al Gobernador del Departamento de Caldas para resolver un cuestionario en materia vial con miras a mejorar la competitividad nacional, en lo que corresponde a la carretera Manizales-Bogotá D.C.

Preguntas al Ministerio de Transporte:

1. Cuáles son las alternativas que para la ampliación y mejoramiento de la conectividad ha estudiado y analizado hasta el día de hoy el Ministerio de Transporte sobre la carretera que de MANIZALES conecta con BOGOTA D.C., detallando las particularidades que las diferencian, los beneficios e impactos sociales a las poblaciones del Oriente y Centro del Departamento de Caldas. Ha podido el Ministerio establecer las razones por las cuales alguna propuesta es una mejor alternativa que otras en materia de impactos en infraestructura vial, en la economía regional, en materia ambiental y en tiempos de construcción y puesta en funcionamiento?.
2. Cuáles han sido las modalidades de contratación, concesión, ejecución u operación que se han presentado al Ministerio sobre estas alternativas? En qué estado de avance jurídico y de viabilidad se encuentran esos proyectos, y cuál sería la modalidad de ejecución determinante para el Ministerio?
3. Tiene el Gobierno Nacional para el momento de realización de este debate una decisión tomada sobre que alternativa llevar a cabo para esta carretera o puede recomendar a esta Comisión cual es la más viable detallando la argumentación fundamental que apoya esta decisión o recomendación?
4. Transcribo unas ideas sobre una propuesta alternativa adicional que la ingeniería caldense ha venido exponiendo de manera pública y la cual hasta el momento al parecer no ha sido considerada en detalle por el Ministerio. Sobre esto le pido al Ministerio rendir un concepto a esta Comisión sobre la conveniencia a o no de ahondar en esta posibilidad y su conveniencia o inconveniencia frente a las otras alternativas estudiadas. A continuación se detalla la argumentación de la propuesta que se ha venido debatiendo públicamente en la región impactada por esta carretera:

“Después de la carretera Armenia-Ibagué (que incluye el túnel Bicentenario de 8,7 Km), es la carretera Manizales-Mariquita-Honda el segundo corredor vial transversal que une efectivamente

las troncales sur-norte que se desarrollan en paralelo sobre los ríos Cauca y Magdalena, que hoy se conocen como las Autopistas de la Prosperidad y La Ruta del Sol, respectivamente.

Reconocido el atraso histórico que en materia de infraestructura presenta el país y que se intenta resolver desde las tecnologías actuales, no queda claro que el mejoramiento de la vía Manizales-Bogotá, no reduzca efectivamente el cruce a gran altura que se da por el Alto de Letras (3.640 msnm), aún más, cuando se escuchan propuestas de mejoramiento en superficie para la vía por el municipio de Líbano-Tolima que incrementarían en unos 600 metros más el cruce de cordillera. Esto claramente contradice los mínimos estándares de diseño para lo que representa un corredor estratégico de conectividad, que a su vez, oficia como altermo cuando se presentan cierres en la carretera Armenia-Ibagué y la Autopista Medellín-Bogotá.

Desde el año 2008 la Cámara de Comercio de Manizales presentó un proyecto denominado la Variante Maracas- Mesones sobre planimetría de escala 1:5.000 y curvas de nivel cada 5 metros donde se demostró lo siguiente:

- Partiendo de Manizales y buscando la cuenca del río Guacaica hacia el norte, se puede ascender con pendientes inferiores al 7% hasta la cota 2.800 msnm, punto sobre el cual se puede construir un túnel de unos 6 Km. de longitud que saldría a las cabeceras del río Perrillo - afluente del río Guarinó y que luego en dos tramos de descenso y ascenso permiten conectar con la carretera actual en el sector de Padua o que podría llevarse por la zona baja del mismo río Guarinó hasta conectar con Mariquita o directamente a La Dorada.
- La propuesta inicial que pretendía atender la necesidad de conectividad de Manizales y Caldas reducía la longitud actual de la vía en 10 Km. y disminuía en unos 800 metros el cruce de la cordillera.
- Como ya se dijo, los parámetros de diseño garantizaban pendientes por debajo del 7% y radios de curvatura superiores a 90 metros.
- Este proyecto hace parte estructural de la conexión de dos zonas estratégicas de perspectiva intermodal del transporte para el país, como lo son el Km. 41 en la zona del río Cauca y La Dorada sobre el río Magdalena.
- Como puede entenderse de la línea de conectividad propuesta, esta responde a una necesidad de escala nacional donde se insertaría Manizales y Caldas, sin que esto implique aislar a la ciudad de Manizales; toda vez, que una de sus zonas de expansión natural coincide con la zona de empalme con el corredor macro de movilidad propuesto en el sitio de Maracas de la carretera actual entre Manizales y su vecino municipio de Neira y que dista desde el centro de la ciudad a solo 10 Km.

Aquí también cabe resaltar, que existen proyectos que permiten trasladar el tráfico de la zona industrial de la ciudad y de la vía Panamericana hacia la ruta propuesta, a través, de variantes y túneles que unirían las cuencas del río Chinchiná y La quebrada de Olivares - afluente del río Guacaica.

Este proyecto además de ser concebido para la competitividad nacional como una transversal Venezuela-Pacífico, conexión Ríos Magdalena y Cauca, es un proyecto de integración caldense Oriente-Manizales-Norte.

Cualquier ruta que se aleje ostensiblemente hacia el sur de la carretera actual traería enormes impactos negativos con las poblaciones que históricamente dependen de ella y en este caso en lo que atañe a Padua, Fresno y Mariquita, y de manera obvia y subsiguiente con todo el oriente del departamento de Caldas.

Los ingenieros que han venido presentando la propuesta manifiestan:

- 1- Para la fecha en que se presentó el proyecto Maracas-Mesones, se estaba inaugurando el proyecto Túnel de Occidente en Antioquia, que incluye un túnel de 4,5 Km. y cuyo costo se estimó en unos \$320.000 millones (proyectos de magnitudes similares).
- 2- Cuando el Gobierno Nacional decidió contratar los estudios en Fase I para la carretera Manizales-Bogotá, se prometió por parte del grupo consultor realizar reuniones de estudio y avance con las personas e instituciones que habían desarrollado propuestas previas. Estas no se dieron y solo al final del ejercicio técnico se presentaron reuniones de socialización. De allí en adelante se trataron de desarrollar algunas mesas técnicas de la Ingeniería Local para convalidar dicho ejercicio, pero que al final tampoco fueron tenidas en cuenta.”

Firmado por: H.R. HUGO HERNAN GONZALEZ MEDINA