

Nuevo Túnel Cumanday, bimodal y competitivo



Por Gonzalo Duque-Escobar *

Cuando Las Niñas 2007/8 y 10/11 pasaban factura a la Vía al Magdalena, obra inaugurada en 1939 y rectificada en 1951, de la gestión del Dr. Germán Cardona Gutiérrez como Ministro de Transporte, surgió una nueva vía al Magdalena, proyecto del que se presentaron tres opciones en fase uno, donde las inversiones a cargo del Fondo de Adaptación, rondarían los tres billones de pesos. Entre ellas, el Invías se había inclinado por la alternativa más sur, una carretera de 85 km, que para salvar la cordillera estaría provista de un túnel de 14,2 km a una altitud de 2700 msnm, vía de 60 km/h entre Manizales y Mariquita que saldría por Maltería hacia Herveo y Palocabildo.

Pero la viabilidad del proyecto anterior ha cambiado, no sólo por las grandes inversiones que el gobierno ha ejecutado a la fecha en la tradicional vía al Magdalena, sino también como consecuencia de la nueva vía a Murillo, carretera para velocidades entre 40 y 60 km/h promovida por la Gobernación del Tolima, entre La Esperanza y Cambao, para conectar a Bogotá con Manizales por Líbano y Murillo, financiada mediante una APP donde el Estado aporta la 1/5 parte; dicho proyecto, estimado en 750 mil millones de pesos que se ejecutarían en sólo tres años, sería más económico y de ejecución más temprana.

A raíz de lo anterior, parece oportuno optar por el Ferrocarril Cafetero entre La Dorada y el Km 41, opción que estructuraría el sistema férreo de Colombia. Si con la inversión de 11 mil km en vías de 4G valoradas en 44 billones de pesos, la economía en fletes por reducción de tiempo de viaje podría alcanzar el 30%, bastaría una fracción para construir esa primera transversal férrea de Colombia de unos 150 km, pues el Ferrocarril Cafetero al articular el Sistema Férreo Central con la Concesión del Pacífico, configuraría un corredor logístico por Caldas, de impactos superiores e insospechados.

Para cruzar la cordillera, dada la suave pendiente que exige el ferrocarril, se requiere un nuevo Túnel Cumanday más largo y por lo tanto doble, el que puede ser bimodal. Esta circunstancia jalonada por el tunelado para el tren, permitiría dar paso simultáneo a una Transversal Cafetera de 80 km/h, y por lo tanto a una vía de primer orden, más competitiva que complementarían la transversal del Túnel de La Línea. Además, si se recupera el ferrocarril de 135 km que baja del Altiplano a Salgar-La Dorada, con el Ferrocarril Cafetero la carga del

Altiplano podría subir por el Guarinó, bajar por el Guacaica y llegar al Km 41, si, para continuar por tren hasta Buenaventura y Urabá.

El costo de mover un contenedor desde Bogotá hasta nuestros puertos, utilizando los trenes en lugar del modo carretero, pasaría de 2350 dólares a menos de 900 dólares, igualando el costo de hacerlo en Perú. La viabilidad del proyecto parte de que las exportaciones colombianas crecerían tres veces la proporción de esa reducción. Esto dado que, respecto al modo carretero, el tren puede ofrecer fletes 3 a 4 veces inferiores, cuando la carga sea suficiente. Así, en el marco de la Alianza Pacífico la región andina de Colombia podría resultar competitiva, al reducir de forma sustantiva el costo de llevar la carga al mar, dado que por tractomula sacar un contenedor de Bogotá a Cartagena o Buenaventura, cuesta lo mismo que llevarlo del interior del Perú hasta el continente Asiático.

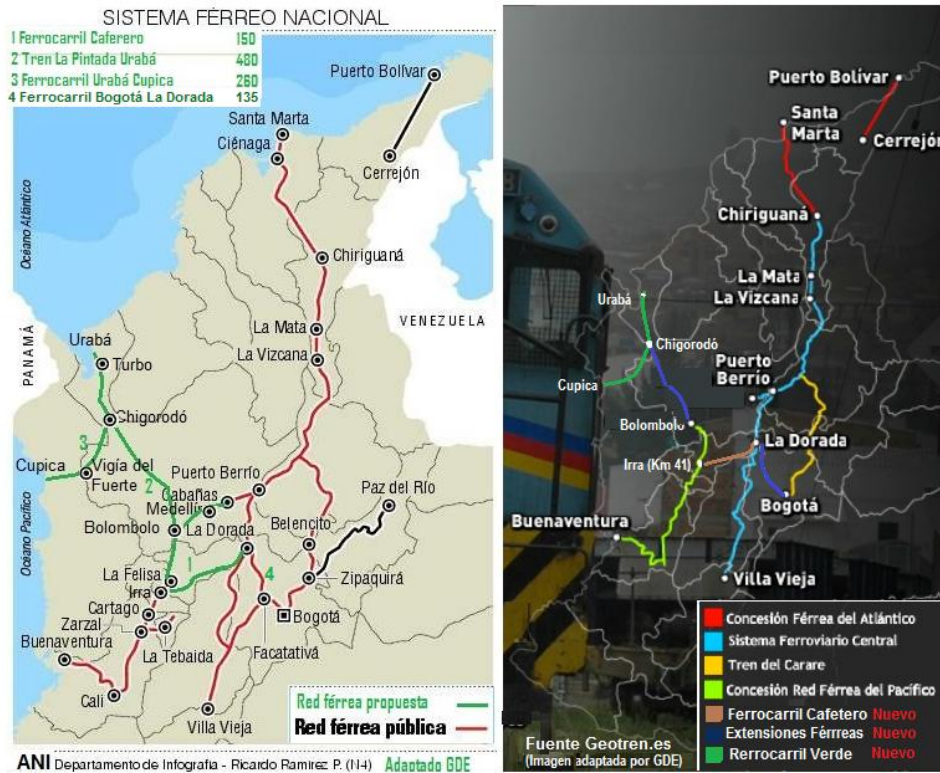
Con el tren, cruzando la cordillera Central por el norte de Cerro Bravo, y con él la Transversal Cafetera haciendo uso del nuevo Túnel Cumanday perforado donde la cordillera se estrecha y las granodioritas del Stock de Manizales facilitan un tunelado con autosoporte, a mitad de precio y a corto plazo, al desarrollar las rutas de carga entre la Región Andina, Buenaventura y Urabá extendiendo el Tren de Occidente para articular los mares, al tiempo que se fortalece la hidrovía del Magdalena, el Eje Cafetero podría desarrollar dos plataformas logísticas: una para el Magdalena Centro que generaría la conurbación Honda y La Dorada, y la segunda entre La Felisa y La Virginia gracias a la Variante La Tesalia, que consolidaría la conurbación del Eje Cafetero.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/economiaytransportes> [Ref. La Patria. Manizales, 2014.07.21.] Imagen: El Ferrocarril de Caldas. Maestro Luis Guillermo Vallejo.

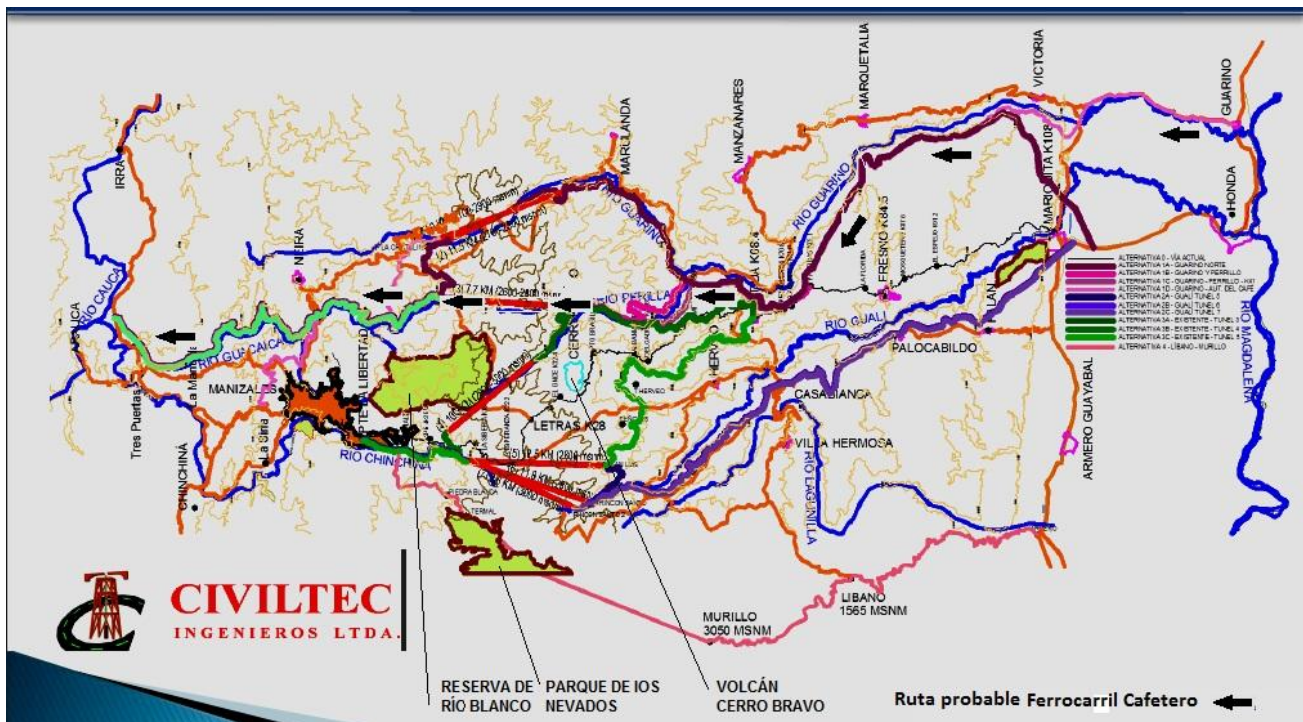
Relacionados:

Ciudad, puerto y río en tierra de pasillos, bundes ... <http://godues.wordpress.com/2014/05/25/>
Conexión Pacífico: la nueva Troncal de Occidente. <http://www.bdigital.unal.edu.co/39425/>
El Ferrocarril Cafetero para la competitividad de Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/45950/>
Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/11520/>
Ferrocarril Cafetero para Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/11703/>
Impacto por la multimodal en el Magdalena Centro. <http://www.bdigital.unal.edu.co/42001/>
La Transversal Cafetera por Caldas <http://godues.wordpress.com/2014/07/15/>
Macroproyectos para el Eje Cafetero <http://godues.wordpress.com/2012/01/10/>
Puerto Multimodal de La Dorada. <http://www.bdigital.unal.edu.co/11655/>
Relevancia del Ferrocarril Cafetero por Caldas. <http://www.bdigital.unal.edu.co/12525/>
Sistema Bimodal Cafetero: ferrocarril y carretera 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/>
Sobre las alternativas de la vía al Magdalena. <http://www.bdigital.unal.edu.co/9170/>
Territorio y Región: Caldas en la ecorregión cafetera <http://godues.wordpress.com/2014/06/30/>
Túnel Cumanday para la Transversal Cafetera en Caldas <http://www.bdigital.unal.edu.co/3612/>
Túneles: videos y documentos, en: <http://godues.wordpress.com/2014/01/04/>
Una salida al mar para el occidente colombiano <http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/>

Anexos:



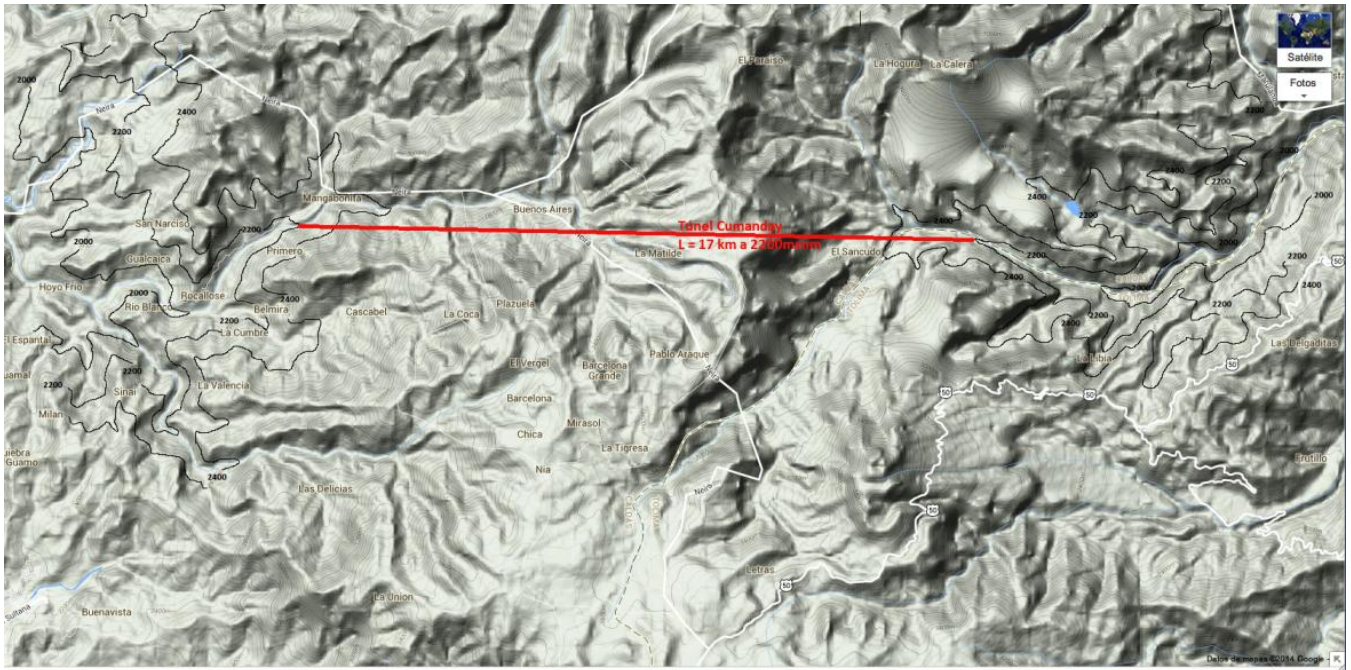
Red Ferroviaria de Colombia: trenes actuales y propuestos. Obsérvese el Ferrocarril Cafetero de 150 km, entre La Dorada y el Km 41- Fuente Geotren & ANI, (adaptadas)



Corredores viales para la Carretera Manizales-Mariquita. Trazados de CIVILTEC Ingenieros Ltda. Obsérvese la ruta del Ferrocarril Cafetero transitando por el norte de Cerro Bravo.



Alternativas de tunelado de la Cordillera Central por el Norte de Cerro Bravo. Como referente, el Túnel de La Línea cruza rocas menos competentes a 2500 metros de altitud (msnm).



Túnel Cumanday de 17 km a 2200 msnm entre Brasil y Mangabonita, cruzando la Cordillera en su parte estrecha, y aprovechando las granodioritas estables del Stock de Manizales.