

CAPÍTULO XX

ARDUO TRAMO HASTA EL PRESENTE

Alfredo Cardona Tobón

El desarrollo vial del Viejo Caldas no fue fácil debido a la topografía y a los intereses encontrados de sus regiones que impidieron una acción conjunta con miras al interés general del Departamento.

Hubo que vencer muchos obstáculos para conectar las cabeceras municipales con la capital y a las ciudades más grandes con el resto del país. Los mayores contratiempos los tuvo Manizales cuyas limitaciones viales disminuyeron la importancia comercial y económica que tuvo en la segunda década del siglo pasado

En la misma forma que se sobrepuso a los incendios y a los terremotos, Manizales se empeñó en retar a la topografía y al encontrar puntos de encuentro con Pereira y Armenia, al empezar el siglo XXI se está uniendo en forma ágil con el sur del país, aunque persisten las dificultades para comunicarse con Bogotá, con el oriente de Caldas y el centro de la República.

En este capítulo veremos cómo se derrotó el escepticismo, la indiferencia de los poderes centrales y la lucha contra los intereses locales que frenaron el desarrollo general. Hubo que recorrer un arduo tramo para consolidar una realidad, que a medida que se concreta, da la razón a quienes empezaron a pensar en grande para conseguir aquello que merece una región llamada a los más altos destinos, por su belleza, sus recursos y el empuje de su gente.

Las carreteras de la región se trazaron siguiendo el contorno abrupto de terrenos inestables, sujetos continuamente a los derrumbes. Hace casi un siglo empezaron a construirse esas vías y avanzado el siglo veintiuno, gran parte de esas carreteras continúan sin pavimentar, son estrechas, llenas de huecos y sujetas a las contingencias del clima.

La carretera que comunica a Manizales con Pereira y con Armenia ha sido particularmente crítica. Tiene una cuesta pronunciada entre Dosquebradas y Santa Rosa y otra más pendiente entre Chinchiná y Manizales; la falla geológica de Romeral la cruza en varios tramos y los derrumbes son un denominador común a lo largo de todo el trayecto.

Esas vías en vez de integrar la región, la separaron. El Quindío, por ejemplo, estuvo aislado de Manizales por los barrizales y los continuos hundimientos de la carretera entre Armenia y Pereira, lo que alejó esa zona de la dinámica de Caldas y a su gente del resto del departamento.¹

Parece inverosímil, pero en los tiempos de arriería hubo más contacto entre Pereira y Manizales, que en la época de las carreteras. En aquél entonces, los comerciantes de las dos ciudades, unidos por intereses y por lazos de sangre, complementaban los negocios del cacao proveniente del Valle del Cauca con el maíz que venía de Antioquia y en los caminos fronterizos se topaban las mulas

¹ En una Conferencia del Dr. Jaime Lopera en 2007, decía que ese aislamiento fue el germen del departamento del Quindío, pues sus habitantes debieron desde el principio, resolver solos sus problemas, ya que no contaban con la presencia manizaleña-

criadas en el Valle con los cerdos que engordaban los paisas, al igual que los fardos de tabaco del Tolima se encontraban con los barriles de aguardiente destilado en los alambiques de Salamina y Pácora.

El transporte entre Antioquia y el Cauca no se detenía, lloviera o tronara, soplaran nubes de polvo o se deslieran las trochas convertidas en tremedales. Las mulas y los bueyes nadaban en el fango y siempre se podía improvisar un desvío para salvar un mal paso y continuar el viaje.

Con las carreteras se esperaba bajar costos, disminuir tiempo de viaje y ampliar la capacidad de carga... pero con buenas vías, con pisos firmes que permitieran el paso de los carros.

Las ciudades de Pereira y Armenia con una topografía menos agresiva se comunicaron mediante carreteras y vías férreas con el resto de Colombia sin las enormes dificultades que tuvo que vencer Manizales. Además, y es paradójico, esas dos ciudades contaron con mayores partidas para desarrollar sus proyectos puesto que en el momento de discutir el presupuesto contaron con el apoyo de las municipalidades del occidente y del oriente de Caldas, que se oponían al “centralismo” manizaleño.

La alianza entre los pequeños municipios con Pereira y Armenia dieron como resultado una mayoría en la Asamblea que despilfarró recursos en proyectos inconclusos como la carretera de Riosucio al Jardín, y en la proliferación de obras de escasa importancia en detrimento de los intereses generales.

La separación del Quindío y Risaralda disminuyó la influencia de la región en el concierto colombiano. Caldas dejó de ser una poderosa fuerza electoral y el mayor productor de café y las tres secciones resultantes entraron a la lista de los departamentos medianos sin gran poder en el Congreso. Cuando los dirigentes locales se dieron cuenta de su debilidad, comprendieron que era necesario el esfuerzo conjunto para lograr el progreso regional, y al contrario de otros tiempos, cuando una ciudad entorpecía el desarrollo de la otra, los líderes del Eje Cafetero Caldas empezaron a trabajar unidos.

EL IMPACTO DE LAS CARRETERAS

Hasta la aparición de las carreteras, Colombia fue un país de regiones estancas, con el advenimiento de los vehículos de motor se unieron villas y caseríos, se agilizó la exportación del café y el país empezó a integrarse modestamente con la economía mundial.

Con las carreteras todo cambió: El modelo de las comunidades rurales, casi autárquicas, se convirtió en un modelo urbano. Las localidades con mejores vías, como Pereira, Armenia, La Virginia, La Dorada crecieron, otras más aisladas como Santuario y Aguadas empezaron a languidecer. Las empresas con mercados limitados por las vías y la escasa población colapsaron ante las organizaciones con mayor poder de movilización que inundaron los pequeños centros municipales con ofertas novedosas y facilidades de financiación: Por ejemplo los rollos de cacao adobados con canela, fabricados artesanalmente en casi todos los pueblos, se vieron desplazados por el chocolate Luker de

Manizales; Bavaria quebró la fábrica de cerveza alemana de Circasia, y las embotelladoras de “Bananol” y de “Calmarina”², de Riosucio y Salamina, nada pudieron hacer ante la Coca-Cola o la Freskola que surtían sus mercados desde Armenia, Pereira y Manizales.

Los empresarios de las localidades aisladas tuvieron que buscar mejores horizontes para sus inversiones y lo mismo sucedió con los intelectuales y las personas más ilustradas que emigraron hacia otros horizontes. En los municipios menores desaparecieron los periódicos locales, y entraron “El Tiempo” de Bogotá y la “La Patria” de Manizales con noticias frescas y los mensajes que esperaban las comunidades ávidas de conectarse con el resto del país y del mundo.

Las carreteras facilitaron la emigración rural hacia las zonas urbanas y propiciaron la llegada de colonos de partes remotas a las tierras frías de la cordillera central. Durante el siglo diecinueve y principios del veinte los paisas llegaron por los caminos de arriería; ahora las carreteras trajeron boyacenses y santandereanos con otras prácticas agrícolas³ otra cultura y nuevos problemas que se sumaron al intrincado orden social de la región.

A medida que el país creció y aumentaron las exportaciones y las importaciones, se incrementó el flujo de viajeros y de artículos en las tortuosas y pendientes carreteras caldenses. Se hizo difícil el paso de camiones por los estrechos puentes de la vía que comunicaba a Supía con Caramanta y La Pintada y se complicó la comunicación entre Chinchiná y Manizales.

El desgaste de los vehículos, el mayor consumo de combustible en las lomas y las bajas velocidades se confabularon para elevar los fletes y hacer menos competitiva a la capital de Caldas. Era un dilema de vida o muerte para Manizales, cuyos dirigentes buscaron una solución, que por los ingentes recursos que demandaba, debía contar con la anuencia de los poderes centrales.⁴

LA ECORREGION DEL EJE CAFETERO

La gobernadora Doña Pilar Villegas de Hoyos utilizó por primera vez, de manera oficial, el término Viejo Caldas para referirse al territorio que Reyes elevó a departamento. A los pereiranos no les gustó esa designación y se inventaron el término “Eje Cafetero”, que tomó fuerza, pese a dejar por fuera al Magdalena caldense, al Chamí y a las tierras frías de los tres departamentos.

El corredor Armenia- Pereira-Manizales, junto con los municipios vecinos de Calarcá, Cartago y La Virginia constituye la zona más importante del llamado “Eje Cafetero”. Es un área de densa población, con un crecimiento que en pocas décadas podría convertirlo en la tercera conurbación colombiana después de la Sabana de Bogotá y del Valle de Aburrá.

² Bananol y Calmarina fueron nombres comerciales de gaseosas con sabor a banano y a cola.

³ En San Félix y en el páramo de Letras cultivaron grandes extensiones de papa e introdujeron el ganado normando en las tierras frías.

⁴ El ingeniero Gustavo Robledo decía que en Bogotá se habían organizado centenares de institutos y oficinas de rolos para hacer imposible el progreso de la provincia.

El “Eje Cafetero” es una bisagra entre el oriente y el occidente colombiano con fortalezas que despiertan el interés de inversionistas nacionales y extranjeros:

- ✓ Es una de las zonas con mejor cubrimiento de servicios públicos en el país.
- ✓ Se ubica en el triángulo formado por Cali- Medellín-Bogotá
- ✓ Está relativamente cerca al puerto de Buenaventura en el Pacífico.
- ✓ Los sectores públicos y privados tienden a trabajar en equipo y se tiene la capacidad de intercambiar recursos.
- ✓ Cuenta con personal calificado en todos los sectores, pues tiene institutos bien dotados y universidades prestigiosas en Manizales, Pereira, Armenia y Santa Rosa de Cabal.
- ✓ No hay problemas graves de orden público.
- ✓ Existe tradición industrial y comercial en la zona.
- ✓ Gran agilidad en los trámites burocráticos.

Como el término “Eje Cafetero” realmente no atiende a conceptos modernos empezó a hablarse de “Ecorregión del Eje Cafetero”. Ya no se tomaron líneas o accidentes para señalar fronteras, sino consideraciones económicas, culturales, comerciales y de interdependencia mutua.

“La ecorregión del Eje Cafetero” figura en el Plan Nacional de Desarrollo, PND, de 1998-2002; toma fuerza con las políticas nacionales de fines de los años noventa y se afianza con el proceso de reconstrucción de los 28 municipios afectados por el terremoto de 1999.⁵

Pese a su conveniencia, la nueva figura apenas se está abriendo paso, porque para lograr sus propósitos, es necesario construir un nuevo modelo de pensamiento y acción, por encima de las pugnas regionales y de los celos entre las ciudades.

El nuevo modelo debe cambiar muchos de los paradigmas que han señalado el rumbo de la región. Por ejemplo: habría que dejar de pensar que la cordillera central es un obstáculo que nos divide, y considerarla como un elemento integrador, ya que es la fuente de agua de los pueblos de uno y otro lado de la cordillera⁶.

Otro caso es el de los ríos. Hasta ahora las corrientes de agua, que son proveedoras de vida, se han mirado como alcantarillas adonde van a parar basuras y aguas servidas, y nos hemos olvidado de su enorme potencial turístico, de los regadíos para aumentar las cosechas, de las microcentrales de energía eléctrica y de los santuarios ecológicos que tienen como eje central los ríos y los riachuelos.

Otro paradigma, que pudo ser útil en tiempos pasados, pero que en los momentos actuales es anacrónico, es la rivalidad caníbal y de rebatiña entre las principales ciudades de la región. Si queremos un futuro promisorio se tendría que planear de acuerdo con potenciales y necesidades, buscando el progreso complementario de todas ellas.

⁵ Arango Gaviria Oscar, , p. 46.

⁶ Uribe G. Francisco, , p. 63

Departamentos	Urbano		Rural		
	Población	%	Población	%	Total
Total Eje cafetero	2.845.280	78.98	850.833	23.02	3.696.113
Departamento de Caldas	846.728	71.88	251.762.	28.02	898.490
Departamento del Quindío	449.161	86.60	69.530	13.40	518.691
Departamento de Risaralda	665.104	77.37	194.582	22.63	859.666
Norte Valle del Tolima	581.244	78.23	181.268	23.77	762.512
Norte Valle del Cauca	503.043	78.60	153.711	23.40	656.754

A la par de las numerosas fortalezas del Eje Cafetero, también son múltiples sus debilidades:

- ✓ Poco peso político de sus departamentos.
- ✓ Carencia de líderes con proyección nacional.
- ✓ Baja capacidad de ahorro de sus habitantes, debido al deterioro de la caficultura.
- ✓ Mentalidad de monocultivo e individualismo
- ✓ Vías insuficientes.
- ✓ Gran desequilibrio económico entre las capitales y el resto de los municipios
- ✓ Corrupción administrativa
- ✓ Poder del narcotráfico

NACE UNA IDEA

En 1990 el gobernador de Caldas, Germán Cardona Gutiérrez emprendió la tarea de mejorar la carretera entre Manizales y Chinchiná. En compañía del senador Víctor Renán Barco, el gobernador visitó al Ministro de Obras, Luis Fernando Jaramillo, para proponerle la instalación de un peaje en el sitio de La Trinidad con el fin de obtener recursos. La idea no cuajó, pero el interés de una vía moderna tomó fuerza, en tal forma que el proyecto inicial hasta Chinchiná se extendió hasta la ciudad de Pereira.

Posteriormente el ingeniero Germán Cardona Gutiérrez ocupó la alcaldía de Manizales y como tal se reunió con su homólogo pereirano, Ernesto Zuluaga para hablar de integración, de ciudad región y de proyectos de interés común, como una autopista entre las dos capitales.

En enero de 1993 los gobernadores del Eje Cafetero⁷ se reunieron con el ministro de Transporte Jorge Bendeck Olivilla y fijaron estrategias para adelantar el proyecto de la llamada autopista Manizales-Pereira-Armenia: “Estamos dispuestos a entregar la concesión a los departamentos del Eje Cafetero para la doble calzada- les respondió el ministro- Consideramos que es una buena

⁷ Doña Pilar Villegas de Hoyos- gobernadora de Caldas
 Roberto Gálvez Montealegre- gobernador de Risaralda
 Mario Gómez Ramírez- gobernador del Quindío.

oportunidad para que los recursos que se generen por el peaje puedan ser designadas para el mantenimiento de la vía.”

El gobierno central consideró conveniente un solo contrato para licitar los trabajos y el alcalde de Manizales, Germán Cardona Gutiérrez, propuso tres frentes: Uno entre Manizales y Chinchiná financiado con los recursos del peaje de La Trinidad, un segundo frente entre Chinchiná y Pereira, que comprendía el tramo Chinchiná-La Romelia-El Pollo, financiado con recursos de la nación y el tercero entre Pereira y Armenia, que se construiría con recursos de los departamentos de Risaralda y el Quindío.

Los dirigentes caldenses estuvieron de acuerdo con la idea de Cardona, pero el gerente de INVIAS rechazó la propuesta de los tres frentes, aunque más tarde aceptó abrir una licitación para el estudio y otra licitación para el desarrollo de la obra.

LAS PROPUESTAS TOMAN VUELO

Años antes, el ingeniero Gustavo Robledo Isaza había propuesto, desde la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales, la idea de una gran carretera entre Manizales-Pereira y Armenia, ante la evidencia de que iba a aumentar el flujo de 2000 vehículos diarios entre las tres ciudades principales de Caldas, apenas se abriera la vía de La Pintada hacia Chinchiná por la orilla del río Cauca.⁸

En 1962 se empezó a construir la variante por Irra para conectarla con la Troncal de Occidente que venía por La Felisa y dos años más tarde, la gobernadora de Caldas, Doña Pilar Villegas de Hoyos, incluyó la doble calzada entre Manizales y Pereira en el Plan de Desarrollo del departamento y tal como pronosticó el ingeniero Robledo, el flujo vehicular aumentó en un cincuenta por ciento.

Para el proyecto de la doble calzada aprobado en el plan de desarrollo de Caldas se plantearon varias alternativas que incluían viaductos y terceros carriles. Sin suficientes estudios ni bases técnicas el CORPES de Occidente se apresuró a afirmar que era imposible construir dobles calzadas entre Manizales y Pereira debido a la topografía entre las dos ciudades. Algunos aceptaron el planteamiento, como sucedió con la gobernadora Doña Pilar Villegas, quien al referirse al tema dijo que debería cambiarse la denominación inicial del proyecto por “ampliación y rehabilitación del sistema vial Manizales-Pereira-Armenia”

Pero no todos aceptaron las apreciaciones del CORPES DE OCCIDENTE. El alcalde encargado de Manizales, Bernardo Mejía Prieto, recalcó que para la ingeniería no existían imposibles y que no podían excluirse de tajo las dobles calzadas entre Manizales y Pereira, pues ya se estaba abriendo una de ellas en la variante Chinchiná-La Romelia- El Pollo.

La ANDI, seccional Caldas, preocupada por el informe del CORPES de Occidente y por las declaraciones de la gobernadora Pilar Villegas, terció en el debate: “Existe en el mundo un sistema de alta ingeniería para la construcción de viaductos- dijo su presidente Javier Arango Londoño-. Hemos visto en otros

⁸ Entrevista con el Ing. Gustavo Robledo Isaza .Enero 14 de 2009

países como en zonas muy montañosas, construyen carreteras con dobles calzadas. No nos podemos quedar cruzados de brazos porque un estudio dice que sino se puede mover tierra es imposible construir una carretera. Debemos insistir ante el gobierno para que se planteen soluciones rápidas”.⁹

LA VARIANTE CHINCHINÁ-LA ROMELIA- EL POLLO

El primero de diciembre de 1993 la gobernadora Pilar Villegas y el gobernador Roberto Gálvez suscribieron con el ministro Bendeck un convenio por dieciséis mil millones de pesos para adelantar el tramo Chinchiná-Santa Rosa y el tramo La Romelia-El Pollo, con los cuales buscaban agilizar el tráfico en la Troncal de Occidente.

El departamento de Risaralda contrató los estudios de diseño de la variante con una empresa de la misma ciudad, estudios que debieron repetirse por graves inconsistencias en un terreno que según INVIAS “era muy bueno para sembrar café, mas no para hacer carreteras.”¹⁰.

El 7 de marzo de 1994 el CORPES aprobó la ejecución de la doble calzada Manizales-Pereira-Armenia por medio de una concesión, lo que permitía abrir licitaciones para que empresas o consorcios privados, nacionales o extranjeros, buscaran la adjudicación de los contratos.

“Esta primera fase- dijo Carlos Alberto Acevedo, director de CORPES de Occidente- nos va a permitir identificar en forma rápida cuáles son las alternativas para hacer doble calzada o un tercer carril en algunos tramos.”

Las obras de la variante Chinchiná-La Romelia- El Pollo se le encomendaron a la firma italiana IMPREGILO, bajo responsabilidad directa del gobierno y como parte de la carretera Troncal de Occidente. Tiempo después, al aprobarse el contrato con AUTOPISTAS DEL CAFÉ, algunos de sus tramos se integraron al proyecto de dobles calzadas Manizales-Pereira-Armenia

IMPREGILO no concluyó la variante. A los 16 años de iniciarse trabajos en el tramo Chinchiná-La Romelia-El Pollo, INVIAS entregó sólo una parte de la obra y dejó a AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A, el resto del proyecto.

ARRANCAN LAS DOBLE CALZADAS

En junio de 1994 se presentó el primer estudio técnico de la doble calzada que conectaría a Manizales con Pereira y Armenia. En el Salón Uribe de la gobernación de Caldas se reunieron los mandatarios de los departamentos del Eje Cafetero con el viceministro de Transportes, para analizar el proyecto, que según estimativos, podría costar unos cien mil millones de pesos, cifra que trataría de reducirse con rediseños acordes con la realidad económica de la nación.

⁹ La Patria- Julio 6 de 1993

¹⁰ La Patria, julio 28 de 1998

El 29 de julio de 1994, en la población de Quimbaya, el presidente César Gaviria fue testigo de la apertura de la licitación para desarrollar, por concesión, el megaproyecto vial Armenia-Pereira-Manizales.

A partir de esa fecha el Ministro de Transporte, Jorge Bendeck, adelantó una campaña entre las entidades financieras y las firmas constructoras nacionales para incentivarlas a participar en la licitación del gran proyecto vial del Eje Cafetero. En una cartilla se presentaba la obra como una doble calzada paralela a la vía existente entre Armenia y Manizales, que incluía la rehabilitación de los tramos en servicio y la construcción de un túnel de 1500 metros ubicado en las cercanías de Santa Rosa de Cabal con las respectivas vías de acceso.¹¹

Ante el rumor de cambios significativos en el diseño, el nuevo alcalde de Manizales, Mauricio Arias Arango, pidió claridad al gobierno, que ratificó el plan inicial de la obra y propuso un tercer carril entre Chinchiná y el Club Campestre para que el puente Doménico Parma no se convirtiera en un cuello de botella.¹²

Tras once meses de gestiones, Asociación Futura y la firma Arpeman disputaron la adjudicación de la obra. Después de engorrosos trámites y negociaciones se tuvo la sensación de que el proyecto por fin arrancararía. Sin embargo, surgieron nuevos inconvenientes. El 16 de agosto de 1995 INVIAS declaró desierta la licitación debido a vacíos, inconsistencias jurídicas, técnicas y financieras y a una mala interpretación de los pliegos licitatorios.¹³

Los meses pasaron sin que se adelantara el proyecto de la doble calzada y la demora inquietó a los dirigentes del Eje Cafetero. En frente común, los burgomaestres de Manizales, Armenia, Pereira, Chinchiná, Desquebradas, Santa Rosa de Cabal y Palestina exigieron explicaciones al director de INVIAS, quien tras algunas dilaciones se reunió en Bogotá con los gobernadores de Caldas, Risaralda y el Quindío¹⁴, para informarles, que vistas las circunstancias, se haría uso de la adjudicación directa como lo estipulaba la ley en esos casos. Para agilizar y coordinar las gestiones de la adjudicación de la obra ante INVIAS¹⁵, el CORPES DE OCCIDENTE nombró a Guillermo Botero gerente del macro proyecto y se abrió otra etapa en el dispendioso y larguísimo proceso.

SE ADJUDICA EL PROYECTO

Sin terminar los diseños, ni conocerse el monto de la inversión, empezaron a presentarse numerosas divergencias y diversas opiniones acerca de los trabajos que habrían de realizarse en el trayecto Armenia-Pereira-Manizales. El cuatro de febrero de 1997, Bernardo Moreno Villegas, Director del CORPES DE

¹¹ La Patria. Septiembre 5 de 1994

¹² La Patria, julio 12 de 1994

¹³ La Patria, agosto 16 de 1995

¹⁴ Diego Patiño Amariles, gobernador de Risaralda, Belén Sánchez Cáceres, gobernadora del Quindío, Ricardo Zapata Arias, gobernador de Caldas.

¹⁵ La Patria, nov. 22 de 1995

OCCIDENTE, propuso tramos de doble calzada, aduciendo que la doble calzada en todo el trayecto era inviable económicamente, debido al flujo de sólo 16.000 vehículos diarios.

Los dirigentes y empresarios caldenses tenían una opinión muy distinta de la de Moreno Villegas: Tanto el gobernador Ricardo Arias como Guillermo Trujillo Estrada, presidente de la CORPORACIÓN FINANCIERA DE CALDAS, afirmaron que no podía desahuciarse el proyecto sin haber determinado con certeza los costos y los diseños.¹⁶

Para motivar a la comunidad y hacer que apoyara el macroproyecto de la doble calzada, el gobierno de Caldas lanzó una fuerte campaña por radio, por prensa, por TV, en afiches y en plegables, con el coyote y el correcaminos de las tiras cómicas como figuras estelares.

Se difundieron mensajes como “ **En *progresus para todos*” se convertirá el proyecto vial que unirá a Armenia-Pereira-Manizales y por eso no se puede permitir que nos alcance el coyote por no tener la Autopista del Café**”, y con publicidad en todos los medios se buscó que la ciudadanía se apropiara de la lucha emprendida para llevar a feliz término el proyecto de las dobles calzadas.

Otras frases que ilustraron la campaña fueron, entre otras:

*“Entre Manizales, Pereira, Armenia hay mucho trancón... y el coyote nos va a alcanzar”
“Vuélvase un correcaminos, apoyando el proyecto La Autopista del Café”*

Al declarar desierta la licitación del proyecto vial arreció la presión ciudadana. Ante tal situación INVIAS, finalmente, contrató con AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A, el estudio y la realización de las obras¹⁷

CHOQUE DE INTERESES

A partir del 13 de marzo de 1997 se lanzaron nuevas campañas promocionales y el optimismo renació con el anuncio del asesor general de INVIAS, Silvio Ochoa G. afirmando que en pocas semanas se estaría firmando el contrato con AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A, para empezar la obra.-¹⁸

Juan Carlos Valencia Montoya, Representante a la Cámara por el departamento de Risaralda, hizo eco del sentir regional cuando en una entrevista para el periódico “La Patria” dijo: “ *... la Autopista del Café es un proyecto de integración regional, es tumbar el muro mental que por cuestión de ancestros separó a Caldas de Risaralda, es hablar de ciudad región..*”

A pesar de las declaraciones oficiales y los buenos oficios de los gobernadores, fue cierto que los trabajos no arrancaban ni se concretaban los compromisos. Ello se debía a que Caldas, Risaralda y el Quindío, cada uno por su lado, pujaban

¹⁶ La Patria.. Febrero 5 de 1997

¹⁷ El consorcio AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A estaba conformado por doce firmas constructoras y tres entidades financieras, entre ellas Coricaldas y Corfioccidente.

¹⁸ La Patria.. Marzo 14 de 1997

para lograr las mayores ventajas y conseguir más obras adicionales en su territorio. Para salvar tal situación, el gobierno central tuvo que concertar con cada uno de los departamentos por separado y empezar aquí y allá las obras encomendadas a AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A.

En un acto solemne celebrado en Pereira el 18 de abril de 1997 y presidido por el presidente Ernesto Samper, el Instituto Nacional de Vías, INVIAS, y el Consorcio AUTOPISTA DEL CAFÉ S.A, firmaron el contrato protocolario para los diseños definitivos, las obras de rehabilitación, construcción, operación y mantenimiento del proyecto vial Manizales-Pereira- Armenia.”

El titular de la Patria del primero de junio de 1997 con el cabezote “**Un coyote hambriento comenzó su carrera tras el correccaminos**” parecía indicar que los obstáculos estaban superados y que el sueño largamente acariciado por los manizaleños de tener una carretera digna, empezaba a volverse realidad. Todo parecía resuelto cuando el 16 de julio de 1997, Guillermo Gaviria, director de INVIAS y Guillermo Gómez, gerente de AUTOPISTAS DELCAFE firmaron el contrato definitivo en la ciudad de Pereira

FIRMAS QUE CONFORMARON EL CONSORCIO AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A

Las firmas que inicialmente conformaron el Consorcio Autopistas del Café fueron las siguientes:

Vicon S.A	Bogotá
Gayco	Bogotá
Uricochea Calderón	Bogotá
Murillo Loboguerrero	
Conciviles	Bogotá- Cali
Megaproyectos	Medellín
Odiosa	Bogotá
Topco	Santa Rosa de Cabal
Gredco	Chinchiná
CONCAF	Chinchiná
Aguirre Monroy	Palmira

Los trabajos quedaron definidos al firmarse el contrato; sin embargo por petición de la gobernación de Caldas, el Instituto Nacional de Vías- INVIAS- acordó analizar con AUTOPISTAS DEL CAFÉ la propuesta presentada por los ingenieros manizaleños que aconsejaba una doble calzada entre el Club Campestre, el puente Doménico Parma y la conexión con la variante a Chinchiná, en vez del tercer carril que consideraba el proyecto inicial.

SE VISLUMBRA LA DOBLE CALZADA

El 5 de febrero de 1998 se reunieron en Bogotá representantes del Comité Intergremial de Caldas, dirigentes departamentales y el alcalde de Manizales

con el concesionario y con INVIAS y se acordó realizar lo que en términos generales se indica en los siguientes apartes:

- ✓ Doble calzada a nivel entre Manizales y La Trinidad, donde se construirá una intersección a desnivel.
- ✓ Viaductos y túneles en La Estampilla
- ✓ Doble calzada a desnivel entre La Trinidad y el Club
- ✓ Campestre, sitio en el cual se construirá una intersección a desnivel.
- ✓ Tercer carril entre el Club Campestre y el Puente Doménico Parma y una intersección a desnivel.
- ✓ Entre Chinchiná y Pereira se rehabilitará la carretera actual y la concesión recibirá totalmente terminada la vía nueva Chinchiná-La Romelia- El Pollo.
- ✓ Tramo Pereira Armenia doble calzada y la construcción de un túnel en Santa Rosa.
- ✓ Además de lo anterior, la concesión queda encargada de la rehabilitación de la vía entre Manizales y Chinchiná, por la Siria, con el compromiso de ampliar la vieja carretera a diez metros de anchura.

Definidas las obras faltaba el aporte financiero. Para impulsarlo, el gobierno entregó al concesionario los peajes entre Armenia y Manizales y se ajustaron las tarifas que empezarían a regir a partir del cinco de agosto de 1988.

SITIOS DE LAS CASETAS Y FECHA DE INICIACIÓN DEL RECAUDO DE PEAJES

<i>Armenia – Media tarifa-</i>	<i>1 octubre de 1998</i>	<i>Nuevo peaje</i>
<i>Circasia-(Cruces)</i>	<i>5 agosto</i>	
<i>Club de Tiro- Media tarifa-</i>	<i>10 de agosto</i>	<i>Nuevo peaje</i>
<i>Tarapacá</i>	<i>5 de agosto</i>	
<i>Trinidad</i>	<i>10 de agosto</i>	<i>Nuevo peaje</i>
<i>La Siria</i>	<i>10 de agosto</i>	<i>Nuevo peaje</i>
<i>Santágueda</i>	<i>5 de agosto</i>	

EMPIEZA UN DELICADO PROCESO

El 10 de agosto de 1998 empezaba el recaudo del peaje en La Trinidad y en La Siria. Todo estaba preparado para hacerlo: las casetas, los empleados, la vigilancia. Pero no se previó el comportamiento de un grupo nutrido de chinchinenses, que sentían lesionados sus intereses, y se opusieron al cobro de los peajes.

Ese día, sesenta transportadores intermunicipales bloquearon la carretera Panamericana en un sitio en inmediaciones de la ciudad, conocido como La Variante, e interrumpieron las comunicaciones entre el centro y el occidente del país.

Para evitar enfrentamientos directos con la comunidad, INVIAS postergó el cobro mientras se buscaban alternativas para resolver la situación. Luego de largas conversaciones y después de treinta y seis horas de taponamiento de la

vía, los organizadores de la protesta levantaron el paro y permitieron la libre circulación, mientras el gobierno y los comisionados encontraban una solución. La ciudadanía de Circasia siguió el ejemplo y como había sucedido en Chinchiná, el 18 de agosto un grupo de manifestantes bloqueó la carretera e impidió la comunicación con la ciudad de Armenia. Dos días duró la protesta. Al fin se permitió el libre tránsito con la promesa de INVIAS de buscar una solución al problema planteado al instalar un peaje cerca de la capital quindiana, que según la gente de Circasia aumentaba en grado sumo los costos de movilización a la capital del Quindío..

LOS PEAJES

Según sentencia oficial No. T-258-95 de la Corte Constitucional, el denominado “peaje” consiste en la tasa de retribución que el usuario de la vía pública paga por su utilización, con el fin de garantizar la existencia y el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura vial que haga posible y eficiente el transporte terrestre...”

La modalidad del peaje para financiar las obras viales no era novedad en Colombia y menos en la región, donde desde la época colonial, se había hecho efectivo su cobro en la trocha del Quindío y en el camino que iba de Tachigüí al Arrastradero de San Pablo en el Chocó.

En la época republicana Cosme Marulanda cobró peajes para abrir y mantener en servicio la vía de Herveo y en 1878 algunos empresarios de Manizales los cobraron en el camino de Villegas, al igual que Pedro Orozco y los Chávez cuando por esa misma época abrieron el camino que iba de Anserma hasta Sopinga.

A fines del siglo diecinueve en la vieja casona, conocida como “Cobraderos”, en cercanías de Chinchiná, se pagaba peaje por utilizar el camino y un pontazgo para cruzar el río Chinchiná. Desde la mitad del siglo veinte el Ministerio de Transporte ubicó casetas de peaje en el sitio de San Clemente en la Troncal de Occidente y posteriormente uno en La Felisa, con el fin de allegar recursos para mantener la carretera que comunicaba con Antioquia.

El tema de los peajes es complejo y muy sensible, pues afecta de manera directa los bolsillos de las comunidades y es muy delicado pues algunos políticos lo toman como bandera para movilizar a las comunidades en beneficio de intereses ocultos.

Por las implicaciones sociales que encierran, la ubicación de los peajes demanda un estudio cuidadoso que atiende, así mismo, el monto de los recaudos en esos sitios y los altos costos de administración que representa la instalación de un peaje en un punto o en otro.

Corresponde al INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES¹⁹- INCO- la ubicación de los peajes, y al contrario de lo que algunos suponen, en ello nada

¹⁹ INCO, Instituto Nacional de Concesiones se creó por Ley 790 del año 2002. Tiene por objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrolle con participación de capital privado. Elabora, además, los estudios de los peajes y tasas y recoge información de carácter predial.

tiene que ver el concesionario que ni siquiera recoge el dinero, pues el recaudo se hace a través de una fiducia.

La instalación de los peajes en la doble calzada Manizales-Pereira-Armenia ha sido un problema tan complejo como el diseño y la realización de las obras. Al proponer el peaje del Jazmín se quiso atender en una sola caseta, las calzadas de la variante Troncal de Occidente y las calzadas sobre la antigua carretera. En esa forma los peajes de Tarapacá 2 y Tarapacá uno se remplazaban por el del Jazmín.

La comunidad de Santa Rosa tomó la instalación del peaje en el Jazmín como un atropello a su movilidad, consiguió el apoyo del presidente Uribe en un concejo comunal y obligó a revisar el esquema. En vez de un peaje, se tuvieron que instalar Tarapacá uno y Tarapacá dos, con el consiguiente aumento en costos de administración y mantenimiento

Antes de que AUTOPISTAS DEL CAFÉ iniciara trabajos entre Armenia y Pereira se cobraba peaje en Tribunas y en el punto llamado Balcones del Quindío. Al empezar los trabajos de las dobles calzadas, los pereiranos quisieron evitar, por todos los medios, que se instalaran casetas de peajes en el territorio de Risaralda y consiguieron que el peaje en vecindad del río Barbas quedara en el Quindío y los de Tarapacá quedaran en jurisdicción de Caldas.

Los dos peajes existentes entre Pereira y Armenia se “fundieron” en uno situado cerca del río Barbas, que se denominó inadecuadamente como el de Circasia, y se sumaron los cánones de ambos para mantener la aritmética del proceso financiero. De inmediato llovieron los reclamos, por lo cual el gobierno central concertó con la comunidad el cobro de un valor equivalente a uno y medio peajes, dejando el saldo, como un debido pagar, a cuenta de la nación perjudicando a la larga las finanzas de la concesión.

Pese a los estudios del INCA y a los reclamos de unos y de otros, la ubicación de los peajes tiene serios inconvenientes e inequidades. Por ejemplo, los peajes de Tarapacá eximen del pago a todos los santarrosanos que se movilizan a Pereira y a los pereiranos que van y vienen al sitio del Manzano; y en el Quindío no pagan peaje las poblaciones de Circasia, Filandia y Salento.

Para cubrir el desfase creado por los usuarios que no contribuyen a cubrir los gastos de mantenimiento y las obligaciones financieras del proyecto, la nación asignó a AUTOPISTAS DELCAFÉ el recaudo en el peaje de Corozal sobre el trayecto Calarcá – La Paila, que equilibra el ejercicio debido al gran número de tractomulas que transitan por esa vía.

CHOQUES POR LOS PEAJES

En Europa y los Estados Unidos la contribución a través de impuestos específicos y de los peajes, garantiza el desarrollo de los grandes proyectos. En nuestro país, y especialmente en el Viejo Caldas, el pago de los peajes se vuelve un problema, ya que todo se espera del Estado o de entidades gremiales, que como la Federación de Cafeteros, se ha hecho cargo de las obras departamentales. .

Los hechos más graves se presentaron en Chinchiná, después de firmar el Acta de Construcción del desarrollo vial Manizales-Pereira-Armenia entre INVIAS y AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A. y empezar a cobrar los peajes:

Luego del paro de treinta seis horas que empezó el 10 de agosto de 1998, los representantes de la sociedad civil y del gobierno de Chinchiná, junto con los gremios caldenses, acordaron con el Ministerio de Transporte el cobro de tarifas diferenciales en La Siria y en La Trinidad.

El peaje se postergó en varias oportunidades, hasta que el gobierno decidió cobrarlo en las primeras horas de la mañana del tres de diciembre de 1998.

EL PEAJE QUE NO FUE

El siguiente relato periodístico revela claramente la situación descrita anteriormente:

“A las siete de la mañana del tres de diciembre, el supervisor del nuevo peaje de La Siria ordenó a los vigilantes bajar las varas pintadas de amarillo y negro que restringían el paso de los vehículos y un grupo de jóvenes mujeres comenzó a atender en las casetas de cobro.

En ese momento hizo presencia el primer vehículo que debía pagar \$2.900.00 que costaba la tarifa más baja entre Pereira y Manizales. Era un Renault vino tinto. En él se desplazaba una familia compuesta por un hombre, conductor, una señora y un niño de tres años.

-Buenos días- saludó la joven al tiempo que decía al asombrado conductor que se había iniciado el cobro del peaje.

Este un tanto huraño, con una cachucha y una barba que comenzaba a insinuarse, mandó la mano al bolsillo, sacó su billetera para buscar el dinero con que debía cancelar la recién impuesta tarifa de circulación.

Sin embargo antes de entregar el efectivo y recibir el tiquete, se percató que estaba siendo enfocado por la lente de un fotógrafo y como una exhalación se abstuvo de soltar el efectivo, dejó rodar el vehículo un poco y alterado un tanto, condicionó el pago del peaje a cambio de que no le hiciera la fotografía.

“Para qué fotos- Si toman fotografías no pago”- dijo exaltado.

Serían las siete y un minuto de la mañana.

-“Es que eso sirve para que después le quemem el carro a uno-“Continuó diciendo el conductor del vehículo con placas de Santa Rosa de Cabal.

La joven recaudadora que reclamaba el dinero se mostró sorprendida y no sabía adónde mirar, si al supervisor, a los miembros de la policía que estaban al lado de la caseta, al conductor que amenazaba continuar la marcha o al reportero gráfico de La Patria.

Al final el hombre en medio del ofuscamiento, dejó rodar el automóvil que pasó rozando la vara y emprendió veloz marcha a Chinchiná, dejando a la recaudadora con las manos vacías y al resto del personal sorprendido.”²⁰

Como sucedió el diez de agosto de 1998, los manifestantes de Chinchiná bloquearon con barricadas, y con vehículos atravesados, la carretera troncal de Occidente en los sectores de La Isla y del Barrio Departamental. El paro se alargó y abundaron los desmanes en la zona urbana.

Las autoridades decretaron el toque de queda en la noche del martes ocho de diciembre y para garantizar el orden las fuerzas policiales procedieron a retomar el control del Barrio Departamental y del barrio La Isla.

Pese a las protestas virulentas, el INVIAS mantuvo la orden de cobrar los peajes. Como los desórdenes amenazaban con extenderse y se temió la infiltración de

²⁰ Tomado de una crónica de Álvaro Segura. La Patria, diciembre.5 de 1998

fuerzas extrañas al paro, el gobierno nacional prohibió el porte de armas en el Eje Cafetero y el gobernador de Caldas, Tony Jozame Amar, solicitó otro aplazamiento del cobro de peajes en La Trinidad y La Siria. Mientras tanto, el Comité Intergremial de Chinchiná alzaba su voz de protesta contra los desmanes y aconsejaba una salida civilizada.

Cuando la fuerza pública intentó desbloquear la vía, la reacción se tornó más violenta. Se multiplicaron los bochinches y los desórdenes dejaron una estudiante muerta por una bala perdida²¹ y setenta heridos, entre ellos 25 policías. A las once de la mañana del 9 de diciembre la policía se replegó hacia el puente Doménico Parma, dejando el control de Chinchiná en manos del comité Antipeajes.²²

*“Es a INVIAS a quien corresponde dialogar con la comunidad- dijo Guillermo Gómez Estrada, gerente de AUTOPISTAS DEL CAFÉ- cualquier decisión que se tome nos afecta directamente. Por eso si se logra encontrar una fórmula que no vaya en contra de lo establecido en el contrato, bienvenida sea.”*²³

La explosión de un petardo en la sede de INVIAS en Manizales causó la muerte de un uniformado encargado de la vigilancia de las oficinas. Había que resolver el problema de inmediato y con ese fin viajaron a Bogotá el gobernador Tony Jozame Amar y el alcalde de Manizales, para entrevistarse con el Ministro de Transporte. *“Si los gobernadores del Eje Cafetero piden que se disuelva el contrato con AUTOPISTAS, se suspenderá la obra”*- dijo el ministro.- El alcalde de Chinchiná Mario Alberto Buitrago, por su parte, aconsejó suspender el proyecto mientras se estudiaran nuevas alternativas de financiación.

La verdad y el meollo del asunto era que el llamado Comité Antipeajes no quería aceptar el acuerdo suscrito por los representantes de Chinchiná con el Ministro de Transportes en el Acta de Las Colinas, que establecía un peaje diferencial para los vehículos de servicio público y para 250 automóviles particulares del municipio. El Comité Antipeajes buscaba el retiro de las casetas de La Trinidad y de La Siria y de contera el fracaso de la política de concesiones con capital privado.

El Comité antipeajes continuó el bloqueo, aduciendo que faltaba claridad en las propuestas oficiales. Ante esa situación se abolieron los peajes en disputa y el 14 de diciembre de 1998 se suspendió el proyecto de AUTOPISTAS en territorio caldense. *“Cada uno es dueño de su éxito o de su fracaso- dijo Gustavo Canal, director general de INVIAS- “Lamento decir que la vía entre Maizales y Chinchiná no se hará”*.

En horas de la tarde, en medio del júbilo, los manifestantes antipeajes levantaron el paro y se normalizó el flujo por la Troncal Panamericana; sin embargo, Guillermo Gómez Estrada manifestó:

²¹ La joven muerta al asomarse al balcón a ver el bochinche fue Adriana del Pilar Hincapié, estudiante de 22 años de la Universidad de Manizales.

²² La Patria, 9 de diciembre de 1998

²³ La Patria diciembre 10 de 1998

"Un acto como el que está ejerciendo Chinchiná, finalmente llevó un efecto colateral y letal para Manizales, como fue la cancelación del proyecto de Autopista del Café en lo que atañe a este departamento. Esto es una gran derrota para la región. Acabamos de ser injustamente relegados a permanecer en un rincón geográfico de Colombia, cuando el mundo se está abriendo a todas las posibilidades."

En su columna "Punto de Encuentro" de "La Patria", el periodista Orlando Sierra sintetizó el sentimiento de la gran mayoría manizaleña:

"La capital fracasó rotundamente por no dar la pelea por sus intereses y dejar medio muerta la autopista... En cuanto a Chinchiná tuvo un éxito tan rotundo que resultó un fracaso: logró que quitaran los peajes de La Siria y La Trinidad, pero al tiempo mandó al despeñadero la obra.

Y es que hay algo que no se ha visto. El paro de Chinchiná fue la lucha política del MOIR más bien llevada del mundo.

La verdad monda y lironda es que los dirigentes, consecuentes con sus ideas, realizaron una pirueta magistral. Lograron venderle a los chinchinenses de que representaban sus intereses, cuando en verdad lo que se jugaban era su capacidad de cumplir con su convicción de tratar de impedir privatizaciones, concesiones, empresas mixtas y demás desarrollos del Estado Moderno."

Oscar Gutiérrez, líder del Comité Antipeajes, quiso explicar por qué no se acogieron los convenios suscritos con INVIAS: *"se estaba a punto de aceptar la propuesta de dejar tan sólo la caseta de La Trinidad, pero ante la utilización de la fuerza para intentar despejar la vía, más el temor de que no se atendiera la antigua carretera por La Siria y que después de pocos meses se levantara el puente militar sobre el río Chinchiná, se cerraron definitivamente para cualquier acuerdo."*²⁴

EL CONSORCIO AUTOPISTAS DEL CAFÉ SE MARCHA PARA PEREIRA

A mediados de enero de 1999 el Gerente Técnico de AUTOPISTAS DEL CAFÉ, Jorge Eduardo Mejía Prieto, consideró que como lo proponían algunos dirigentes caldenses, sería muy difícil financiar el proyecto de las dobles calzadas con recursos departamentales.

Mientras en Manizales discutían cómo hacer las calzadas por su cuenta, en Pereira INVIAS y AUTOPISTAS DEL CAFÉ programaban la ejecución de obras en el Quindío y en Risaralda y adelantaban los estudios para una doble calzada entre Cerritos y Cartago y otra doble calzada en la Avenida del Ferrocarril en Desquebradas. En tal sentido, La Patria, de Manizales publicó:

En Manizales se abre la discusión sobre si la vía es o no una autopista. El Dr. Mario Calderón Rivera asegura que no es una autopista, pues para serlo, debería cumplir las siguientes especificaciones de A.A.S.H.O:

²⁴ La Patria, diciembre 20 de 1998

*Dos calzadas de dos vías, cada una con ancho entre 6.7 y 7.3 metros. Un separador central de 3.6 metros mínimo, dos bermas laterales extremas entre 2,4 y 3.0 metros cada una, y la geometría debe ser tal que permita velocidad entre los 100 kilómetros por hora en una de las calzadas y en la otra velocidades no inferiores a 40 kilómetros por hora.*²⁵

El gobernador Tony Jozame no quería que el proyecto se estancara y delegó a la Sociedad Caldense de Ingenieros y Arquitectos el reestudio de los diseños y de la financiación presentados anteriormente por AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A, para ver de qué manera se podían adelantar las obras en Caldas. Ante tal situación, el ex gobernador Ricardo Zapata opinó que la revisión de los diseños era retroceder cinco años en el proyecto: *“Hacer retoques a lo existente no tiene ningún significado e importancia hacia el futuro mediano. Además los puntos vulnerables como La Estampilla, requieren tratamientos especiales, muy costosos, no solo en la construcción sino en el mantenimiento, con cuantiosas inversiones, que sin recursos claramente definidos y asegurados harían imposible un adecuado uso de la carretera”.*²⁶

El 24 de febrero un grupo de ingenieros manizaleños dio un concepto favorable al proyecto diseñado por AUTOPISTAS DEL CAFÉ. Días después el Ministerio del Medio Ambiente otorgó la licencia ambiental, lo cual permitiría al consorcio empezar las obras a lo largo de todo el trayecto Manizales-Pereira-Armenia.

INFORME DEL GRUPO DE INGENIEROS LIDERADOS POR FABIÁN ESCOBAR MONTOYA

“He decidido escribir estas líneas sobre el mejoramiento vial entre Manizales y Chinchiná presentado por el consorcio AUTOPISTAS DEL CAFÉ, concesionario de la vía, cuyos estudios y diseños fueron elaborados por la firma ESTUDIOS TÉCNICOS S.A y aprobados por INVIAS, y que hoy hacen parte integrante del contrato No. 0113 de abril 21 de 1997 con el único objetivo de ilustrar a muchas personas sobre el verdadero alcance de las obras en ejecución.

Por lo tanto mi aporte es sólo una descripción general de dichas obras, apoyadas en documentos y planos entregados por el concesionario e INVIAS a la Sociedad Caldense de Ingenieros y Arquitectos.

El proyecto aprobado por INVIAS para el trayecto Estación Uribe-Puerto Doménico Parma- Chinchiná está compuesto por las siguientes partes:

1-Trayecto Estación Uribe- La Trinidad- La Ye (Club Campestre)

Es una vía de doble calzada a nivel a cuatro carriles, dos de subida y dos de bajada con separador central de 0.7 metros. Cada calzada tiene dos carriles de 3.5 metros con dos sobrecanchos de 0.45 metros y cunetas laterales de 1 metro para conformar así un ancho total de vía de 18.5 m.

La longitud total de este trayecto es de 15 kilómetros y es una ampliación paralela a la calzada existente, preferencialmente en todo su trayecto sobre el lado izquierdo en el sentido Estación Uribe-Club Campestre.

²⁵ La Patria, enero 19 de 1999

²⁶ La Patria, febrero 13 de 1999

Es de anotar que casi siempre el diseño aprovecha el corredor de vía existente que es de propiedad de la Nación.

En la calzada izquierda existen algunos sectores donde es necesario construir muros cuya sumatoria total de longitudes es de dos kilómetros y su altura promedio de cinco metros, en los restantes 13 kilómetros se amplía la vía sobre terrenos naturales y se conservan las pendientes actuales de la vía, así como su alineamiento general para las diferentes obras de ingeniería.

2-Trayecto la Ye-Doménico Parma

Es una vía de tres carriles a nivel con dos carriles en sentido La Ye-Puente Doménico Parma y un carril en sentido contrario, cada carril de 3.65, dos sobrecanchos laterales de 0,5 metros, además tiene cunetas de un metro a cada lado de la vía, lo que nos da un ancho de la vía de 13.95 metros. La longitud total del trayecto es de 2205 metros. Este trayecto conserva todas las pendientes de la vía y aprovecha el corredor vial existente de propiedad de la Nación.

3-Tramo Doménico Parma- Chinchiná

Es una vía de dos carriles, cada uno de 3.65 metros con sobrecanchos de 0.37 metros a cada lado, además tiene cunetas laterales de un metro para conformar así un ancho total de vía de 10 metros. Esta es la vía existente y tiene una longitud de 504 metros.

4-Intersección Estación Uribe

A dos niveles. Está constituida básicamente por un puente de cuatro carriles con una luz, longitud entre apoyos, de 25 metros y complementos viales en orejas para solucionar los giros necesarios conectando las diferentes vías que confluyen en el sector.

5-Intersección La Trinidad

A dos niveles con un puente curvo de dos carriles para los vehículos provenientes de La Manuela hacia Manizales, con una luz aproximada de 50 metros.

6-Intersección la Ye

A dos niveles, con un Box culvert (caja de concreto) de longitud de 25 metros y dos carriles para el tráfico de Chinchiná a La Manuela. Sobre esta caja pasa la calzada que trae el tráfico de La Trinidad hacia Chinchiná.

7-Intersección Chinchiná

Esta intersección a nivel está compuesta de dos partes. La primera es una glorieta, diagonal a las bodegas de ARME S.A, que resiste los flujos del Puente Doménico Parma, Chinchiná y de la nueva vía a la Romelia. Se trata de una glorieta oval cuyo diámetro interno mayor y menor es 60 y 40 metros

respectivamente. Una segunda parte está ubicada en la intersección de la vía antigua a Manizales con la vía que sale a Chinchiná. Dicha intersección está planteada en forma de gotera.

8-Intersección La Manuela

A dos niveles conformada por un puente de dos carriles sobre la vía Panamericana (Manizales-Medellín), con una luz de 19 metros y un terraplén para desarrollo de la conexión vial.

Todas las intersecciones cuentan con carriles paralelos para la aceleración y desaceleración, para permitir entradas y salidas de las diferentes calzadas principales.

9-Estampillita

Está planteada la construcción de dos puentes o viaductos paralelos de dos carriles cada uno de 105 metros de luz respectivamente.

En visita técnica realizada el día sábado 13 de febrero a los diferentes sitios de obras, en compañía de un grupo de ingenieros de diferentes especialidades (suelos, estructuras, vías, movimientos de tierras, contratistas, diseñadores etc..) pude constatar, y muchos de ellos unidos conmigo, en que lo propuesto por el Consorcio y aprobado por INVIAS es perfectamente construible, que se trata de un proyecto muy bien concebido que está diseñado acorde con la topografía del terreno, que no tiene en su conjunto obras suntuarias, y que además se hace indispensable para el desarrollo de Caldas y que su iniciación debe ser inmediata".²⁷

Después de tres meses de intensos diálogos con las comunidades de Chinchiná y Palestina, el gobernador Jozame Amar las convenció de la importancia del proyecto vial para el futuro de esas localidades y se procedió a redactar una propuesta para presentarla al gobierno central. Firmaron el documento el gobernador, el alcalde de Chinchiná Mario Alberto Urrea R, el alcalde de Palestina José Antonio Hernández, catorce de los quince concejales de Chinchiná y todos los gremios del municipio con excepción del Comité Antipeajes y los Transportadores de Carga de Chinchiná.

La propuesta en mención consideraba la rebaja en el peaje de La Trinidad para los vecinos de Chinchiná y Palestina que tuvieran que circular por ese trayecto, la supresión del peaje de La Siria y la construcción de dobles calzadas cerca del puente Doménico Parma.

El documento se envió a Bogotá para estudio y aprobación del Ministerio de Transportes y del Instituto Nacional de Vías, INVICO. Pero el documento que atendía al clamor de una comunidad se archivó en las gavetas bogotanas.

.Mientras el gobernador Tony Jozame Amar buscaba consenso para empezar trabajos en las dobles calzada, el alcalde de Manizales, Germán Cardona G, continuaba con la idea de construir el tramo hasta Chinchiná con recursos

²⁷ La Patria, febrero 25 de 1999

departamentales y las obras de la doble calzada tomaban cuerpo en Risaralda y el Quindío²⁸, que eran simples beneficiarios de los esfuerzos caldenses. Con las nuevas circunstancias la “ingeniería financiera” analizó el flujo vehicular, la ubicación de los puntos de cobro y analizó las alternativas que aseguraran el desarrollo de las dobles calzadas en Risaralda y el Quindío.

Debido a la inseguridad en las carreteras, el flujo vehicular se contrajo críticamente durante el gobierno de Andrés Pastrana. Esto creó serios problemas financieros al concesionario, que se vio obligado a convocar dos tribunales, ante la entidad encargada de los asuntos de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio de Bogotá, para que estudiaran el desequilibrio económico, definieran una reestructuración del contrato 113 de 1997 o se procediera a la liquidación de dicho contrato.

A raíz de lo anterior, el Instituto Nacional de Concesiones – INCO- y Autopistas del Café S.A., suscribieron un Acta de Acuerdo Conciliatorio donde las partes desistían de su posición litigiosa ante los Tribunales instaurados, dando como resultado la terminación de la controversia entre las partes. El acuerdo permitió la regulación de los ingresos y egresos de la concesión y la planeación de la ejecución de las obras básicas y complementarias según la prioridad y la definición de los plazos dados a AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A.

El 1° de septiembre de 2004, el Comité de Conciliación y Defensa Judicial del INCO, acogió los arreglos del Acta de Acuerdo Conciliatorio, que se llamó de “Reestructuración”, y el 20 de octubre de 2004 el Tribunal de Arbitramento la aprobó mediante el documento No. 23, protocolizado el nueve de diciembre de ese año en la Notaría 25 del Círculo de Bogotá.

Inmediatamente después de la firma de la “Reestructuración” se buscaron las fuentes de financiación para un nuevo corte financiero. Faltando dos días para el cierre, una compañía de seguros exigió una póliza de garantía real que no se había considerado anteriormente.

El contrato con AUTOPISTAS DEL CAFÉ parecía fracasar, pero a última hora salió al rescate INFIMANIZALES, un banco de segundo piso adscrito a la capital de Caldas, cuya Junta amplió a veinte mil millones la inversión que inicialmente había sido de doce mil millones²⁹.

INFIMANIZALES fijó algunas condiciones para otorgar el crédito. En ellas figuraban la iniciación de la construcción de la Intersección de La Uribe en la entrada de Manizales, la contratación en la ciudad de servicios por un

²⁸ El Instituto Nacional de Vías- INVÍAS- y la Sociedad Autopistas del Café S.A. suscribieron el contrato No. 0113 de 1997 cuyo objeto inicial fue “Realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación y el mantenimiento y la prestación de los servicios del proyecto vial Armenia – Pereira – Manizales”. En razón de lo anterior, el Instituto Nacional de Vías, INVÍAS, emitió la Resolución No. 003896 del 3 de octubre de 2003, mediante la cual cedió y subrogó al INCO, a título gratuito, el contrato de concesión No. 0113 de 1997, celebrado con la sociedad Autopistas del Café S.A., así como las modificaciones, adiciones, prórrogas, otrosí y demás documentos generados en desarrollo del mismo, lo que se notificó al concesionario el 25 de noviembre de 2003.

²⁹ En realidad INFIMANIZALES sólo aportó catorce mil millones, que obtuvo mediante la colocación de bonos, fácilmente obtenidos debido a la seriedad y solidez de la entidad.

equivalente al monto del préstamo y el empleo de ingeniería y mano de obra de la región. Las condiciones se aceptaron y empezaron las obras en Caldas bajo los parámetros establecidos en los acuerdos pactados.³⁰

*“La firma del Acta de cierre financiero le devuelve la fe a la región en un proyecto que estaba enredado en el tiempo”- expresó el gobernador de Risaralda Carlos Arturo López Ángel, quien agregó que en esa forma empezaba la consolidación de la ciudad región formada por Armenia, Pereira y Manizales. “Este será el cuarto polo de desarrollo más importante del país, porque es el centro del centro. Después de construir la Autopista del Café, se trabajará en especializar las tres ciudades: Pereira se convertirá en el Eje del Comercio y los Negocios, Manizales será la Ciudad Educativa y Armenia un polo de Agroturismo”.*³¹

PROBLEMAS VARIOS

El proyecto de la doble calzada empezó a desarrollarse en 1997 con un presupuesto estimado y un plazo de veinticuatro meses. El diseño inicial varió de acuerdo con los cambios exigidos por la comunidad y por los gobiernos seccionales que a medida que avanzaba la obra agregaban numerosas obras complementarias.

Las adiciones y las modificaciones hicieron cambiar los plazos de entrega que se dilataron de acuerdo con los nuevos desarrollos. A todo ello se le suma el retraso de dos años por la suspensión de la obra en Caldas a causa de los sucesos de Chinchiná y las dificultades en todo el trayecto Manizales-Pereira-Armenia para adquirir los predios necesarios para desarrollar el proyecto.

Como en todo proceso surgieron interrogantes y consideraciones técnicas que aparecieron a medida que los trabajos avanzaban y que era imposible vislumbrar en los estudios preliminares. Uno a uno se resolvieron los problemas en beneficio de los usuarios, que día a día ven cómo se mejora y se agiliza su movilidad en las dobles calzadas entre Manizales-Pereira-Armenia.

En este capítulo que se tituló **“Un arduo tramo hasta el presente”** vimos los antecedentes y las gestiones para lograr un consenso regional y hacer posible el desarrollo de las dobles calzadas encomendadas a AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A.

FUENTES DE CONSULTA

Periódico La Tarde- Pereira

Periódico Diario del Otún- Pereira

Periódico LA PATRIA, de Manizales

Periódico EL TIEMPO, de Bogotá

Entrevista al Ing. Gustavo Robledo Isaza. Enero 14 de 2009

Entrevista al Ing. Alberto Naranjo

³⁰ La Patria, enero 18 de 2000

³¹ La Patria, junio 18 de 2000