

CAPÍTULO XXI

UNA OBRA HACIA EL FUTURO

Alfredo Cardona Tobón
Alberto Naranjo
Jaime Lopera

En este capítulo veremos como de la antigua y osada tecnología que hizo posible la vieja vía entre Armenia y Manizales, se pasó a una concepción moderna capaz de enfrentar con éxito los desafíos de una topografía quebrada, suelos inestables, erosión y riesgos sísmicos. Más que las palabras, los registros fotográficos mostrarán la magnitud del proyecto de la doble calzada Manizales-Pereira-Armenia que convirtió un sueño en una realidad que está cambiando todas las estructuras mentales, sociales y económicas de la región del Eje Cafetero.

El viajero que regresa tras algunos años de ausencia, no podrá ocultar su asombro ante los enormes cambios en la vía Armenia-Pereira- Manizales. La estrecha y tortuosa carretera que partía de la Plaza de Toros de Manizales se amplió hasta la Estación Uribe y continuó en doble calzada, para cruzar, unos kilómetros adelante, el imponente viaducto de La Estampilla, que, tendido sobre dos lomas, pasa por una falla geológica, como por encima de un arroyo silencioso.

La vía continúa en descenso por el borde de la serranía, con las vegas del río Cauca que se adivinan tras la pequeña planicie de Santágueda y el cerro Tatamá enmarcando el horizonte. El cruce por La Manuela nos lleva a Medellín y por un pequeño columpio se descuelga hasta la caseta del peaje de Pavas, construido con conceptos modernistas, donde la arquitectura plasma las infinitas posibilidades de la guadua.

Seguimos el viaje... antes del cruce a Chinchiná la doble calzada corre paralela al puente Doménico Parma. Empezamos una leve pendiente; a un costado se ve la ciudad y luego, a lado y lado de la vía, las fincas cafeteras forman un tapiz verde con variadas tonalidades, tachonado por guayacanes floridos.

Un puente sobre el río Campoalegre nos lleva al peaje de Tarapacá II y en ligero ascenso llegamos al cruce vial del Jazmín. Son variadas las ofertas gastronómicas en el trayecto. El viajero puede probar los famosos chorizos santarrosanos, una bandeja paisa o un succulento viudo de pescado.

Por la variante de Santa Rosa llegamos a “La Postrema” y al viaducto helicoidal. Abajo se extienden Desquebradas y Pereira, al fondo la mesa ondulada del Quindío y la rama occidental de la cordillera de los Andes.

Llegamos a Dosquebradas, una de las ciudades de mayor crecimiento en Colombia, y por la antigua vía del ferrocarril buscamos la avenida Sur- Sur, que una vez concluida, conectará

directamente con Armenia para evitar el paso por las calles centrales de la capital de Risaralda.

En la salida a Pereira cambia el entorno y el paisaje. En la ruta hacia Armenia los filos se atenúan y las pequeñas depresiones del Quindío asemejan, desde lo alto, un mar con morros por olas y guadales como espumas. ¿Quién podría creer que esta zona de potreros y pinares, de naturaleza mansa y tierras domadas, hubiera estado plagada de tremedales y cubierta por un monte impenetrable que dificultó por siglos la comunicación de la región?

Las dobles calzadas se extienden con separadores de sanjoaquines y bermas adornadas con sietecueros, que en las tardes soleadas, hacen juego con el sol de los venados.

Hemos entrado a una región de estaderos y hostales, de fincas de recreo y de parques temáticos que convierten al Quindío en el segundo destino turístico de Colombia. El tramo entre Pereira y Armenia está lleno de historia. En la vertiente de la cordillera central vemos a Salento, el pueblo madre del Quindío; el río Barbas recuerda el extinguido pueblo de Condina y la quebrada de Bolillos trae a la memoria la marcha épica del general Casablanca.¹

CÓMO CAMBIAN LOS TIEMPOS

En el recuerdo va quedando aquella carretera abierta con dinamita y a pico y pala, con polvaredas que cubrían la vecindad y con pendientes y pedruscos que limitaban la velocidad de los vehículos. Ya pasaron esos tiempos. Todo ha cambiado. Camiones y automóviles se desplazan raudos y el recorrido es tan limpio que el manizaleño encorbatado y de camisa blanca llega inmaculado a las citas de negocios y al pereirano informal no se le arruga el “desgualete” en el desplazamiento a las ciudades vecinas.

Mucho va del campamento en tierra que sirvió de base para la construcción del primer carretable, con corrales para las mulas e improvisados dormitorios, a la bella edificación que sirve de cuartel general al concesionario en pleno corazón del Dosquebradas del futuro.

Los viejos ingenieros con polainas y reglas de cálculo, trepados en una mula resabiada, no habrían podido imaginar a sus sucesores montados en vehículos de doble tracción, con computadoras y con sistemas informáticos para definir puntos y niveles. Tampoco imaginarían los cadeneros que trazaron la vieja carretera, que llevaban fiambre a la obra, y dormían en toldos armados con varas, que sus colegas del siglo veintiuno podían viajar diariamente a su casa y escoger el almuerzo en los restaurantes y negocios de las vecindades.

Cuando se emprende una obra como la que desarrolla “Autopistas del Café S.A”, alrededor del proyecto se mueve un mundo complejo donde interactúan técnicos, ingenieros, contratistas, subcontratistas, proveedores, personal administrativo, servicios, usuarios y vecinos de la vía. Y al lado de los estudios técnicos van los del impacto social y ecológico sobre las comunidades y la naturaleza para evitar o mitigar en todo lo posible los efectos negativos que pudieran tener las obras. En tiempos no muy lejanos se abría trocha a pico o pala a con maquinaria sin importar lo que arrasara. En la actualidad se conserva el patrimonio cultural enterrado por siglos en nuestras montañas. Al lado del tractorista va el arqueólogo. En

¹ Se cuenta que en la guerra de 1876, el general Casablanca en su marcha hacia Manizales, atravesó el territorio en silencio, doblando ramas con las manos para no alertar al enemigo. Al llegar a los lodazales de la quebrada Bolillos, los soldados se enterraban en el barro, entonces sacrificó varios caballos y sobre sus cuerpos aún calientes la tropa cruzó el riachuelo..

las dobles calzadas “Autopistas del Café S.A” ha rescatado valiosas piezas precolombinas, ha descubierto vestigios de antiguos caminos de indios y conservado esqueletos de primitivos habitantes cuyo estudio permite aclarar innumerables dudas sobre nuestro pasado.

RECORDANDO TIEMPOS IDOS

El ingeniero Florencio Mejía, profesor de la Escuela de Minas de Medellín², publicó un instructivo técnico, con cálculos y normas para los constructores de carreteras y líneas férreas, que nos ilustra sobre las dificultades que debieron vencer los constructores de nuestras primeras carreteras:

“Para el personal superior, ingenieros y aún cadeneros, deben conseguirse mulas fuertes, jóvenes y mansas. Recuérdese que los ingenieros no son amansadores, y que una caída, una patada o un accidente semejante, reviste en la montaña caracteres particularmente graves. El cuidado de las mulas, tanto de ellas como las de la carga, debe confiarse a un arriero diligente y experimentado que les de de comer y beber oportunamente, que pueda herrarlas, que sea capaz de componer sus aparejos y de curar sus heridas... Las mulas son auxiliares poderosos que trabajan como esclavos y merecen por lo menos buen trato, descanso y alimento.

Se procurará conseguir el mejor alojamiento posible para la cuadrilla, en lugares altos y ventilados y provistos de agua potable. Siempre que sea posible conseguir una casa, es preferible hacerlo, porque así se encuentran comodidades que no se encuentran en las tiendas de campaña o toldas.

Es conveniente darle cama a todo el personal para que su cuerpo fatigado pueda reponerse convenientemente y encontrarse fresco a la mañana siguiente. Por lo demás peones que después de un día completo de trabajo, llegan extenuados al campamento, a dormir en el suelo, no sólo no descansan convenientemente, sino que están expuestos a contraer enfermedades.

En la alimentación debe procurarse una ración abundante y bien preparada. La ración para un peón antioqueño se compone de:

200 gramos de carne

400 gramos de maíz trillado

62.5 gramos de arroz

125 gramos de fríjoles

375 gramos de panela

30 gramos de manteca

30 gramos de sal

Una pastilla de chocolate, yucas, plátanos y papas de vez en cuando.

Para los ingenieros la misma ración un poco disminuida con huevos, leche, mantequilla, pan y frutas.”

En su instructivo el ingeniero Florencio Mejía da las siguientes recomendaciones higiénicas:

“El cocinero mantendrá agua hervida que se llevará al campo en vasijas apropiadas. La fiebre tifoidea, la disentería y algunas otras enfermedades se contraen casi siempre por el uso de aguas contaminadas.

² MEJÍA Florencio, 1938, pagina 99

En nuestras tierras son abundantes los chinches que producen la fiebre recurrente. Es bueno atomizar en camas y habitaciones algún insecticida

El accidente más grave que puede ocurrir en el campo es la mordedura de una culebra venenosa. Como la difusión del veneno es muy rápida, no sólo es inútil sino nociva para el paciente la cauterización con hierro candente o con pólvora. A lo más, puede abrirse la herida con un cuchillo, lavarla abundantemente y depositar en el fondo unos cristales de permanganato de potasio.

Sería muy conveniente que todo ingeniero que este pronto a emprender el trazado y la construcción de una carretera en parajes solitarios, se gaste unos días en aprender a curar una herida. La vida de cualquiera de sus hombres y de sí mismo puede depender de un detalle ejecutado a tiempo.”

En la descripción del ingeniero Mejía faltó la vitrola. Con los teodolitos y niveles se despachaba la imprescindible vitrola, con buen surtido de discos, donde no faltaban Los Trovadores de Cuyo, Magali y Noda y demás cantantes de la época. El alimentador era no solamente el encargado del rancho, sino también de la cantina, de la música y del manejo de las muchachas que contrataba para la cocina y “otros menesteres”.³

Al final del día los trabajadores llegaban a un tambo habilitado como sitio de reunión, le entregaban al cantinero los puñales, almaradas y peinillas y oían música y se tomaban sus aguardientes. Los capataces tenían cuidado de no mezclar cuadrillas de marmateños con cuadrillas de Zaragoza para evitar las peleas, pero a los tambos cantinas entraban revueltos y era inevitable el “jaleo”, que ciertamente no pasaba de guarapazos y pescozones..

LA MODERNA TECNOLOGÍA VIAL

A las tres de la tarde del cinco de julio del año 2000 los obreros que trabajaban en la rehabilitación de la vía Manizales-Chinchiná, conocido como La Siria, vieron pasar una tractomula a paso muy lento con una carga muy especial: un bulldozer D5.

Su destino era el puente de CENICAFÉ, una estructura temporal que se había instalado quince años atrás para remplazar el puente que el trece de noviembre de 1985 se llevó la avalancha de la erupción del volcán Arenas del Nevado del Ruiz

Los ministros de Obras Públicas jamás se interesaron en sustituir el puente arrasado pero la hora llegó cuando esa tractomula conducida por el manizaleño Henry Arias descendió del bulldozer y su maquinista, el manizaleño Marino Vélez, comenzó a remover la tierra para alistar el terreno.⁴

Con el puente de CENICAFÉ empezaron los trabajos de AUTOPISTAS DEL CAFÉ en las dobles calzadas. El 16 de febrero de 2001 el presidente Andrés Pastrana inauguró la obra, que fue, por cierto, la primera infraestructura entregada por el concesionario. Al acto asistieron el gobernador de Caldas, Luis Alfonso Cano, el alcalde de Manizales Germán Gutiérrez, el alcalde de Chinchiná, Emilio Rodríguez, el gerente de la concesionaria, Hernando Vallejo y el director de INVIAS, Luis Alberto Tobón.

³ Entrevista con el ingeniero Hernán Martínez.2005.

⁴ María Teresa Peñaloza. La Patria julio 6 de 2000

Con el puente terminado empezaban a despejarse las inquietudes de los chinchinenses que temían que al abrirse un tramo distinto hacia Manizales, el gobierno se olvidaría de la vieja carretera por la Siria.

PROBLEMAS CON LAS TIERRAS

Uno de los inconvenientes que retrasaron la iniciación de los trabajos fue el surgido con los predios afectados por el proyecto. Hubo enormes dificultades entre Manizales y Chinchiná, no solamente con los propietarios sino también con la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos de Manizales. *“Estamos muy preocupados porque las obras no arrancan”*- dijo el alcalde Germán Cardona-. El presidente del Comité Intergremial de Caldas, Felipe Montes Trujillo, agregó que el problema con el Registrador era muy serio. *“Hay más de 30 escrituras pendientes de registro y el señor registrador sentado encima de ellas pensando no se qué. Me parece grave porque está frenando el desarrollo de la ciudad.”*⁵

El problema fue tan complicado que en febrero de 2001, de los 191 predios intervenidos entre Manizales y Chinchiná, apenas uno solo estaba en poder de AUTOPISTAS. A los obstáculos por Registro y a la negociación con los propietarios se sumó la ambición de un ex funcionario de INVIAS, de profesión abogado, que indujo a los propietarios a pedir valores exorbitantes, muy lejos del avalúo dado por la Lonja de Propiedad Raíz de Manizales.

¿Cuáles son los problemas de predios que se presentan entre Pereira y Armenia?- pregunta la periodista María Teresa Peñaloza al gerente de Autopistas Hernando Vallejo-

- *Son los inconvenientes normales de cualquier proceso predial*- respondió el ejecutivo- *El propietario considera que el dinero que se le ofrece no cubre sus expectativas económicas. Hay tierras que tienen un valor sentimental gigantesco que desafortunadamente no se puede pagar en su totalidad.*

*Algo se paga cuando tiene ciertas consideraciones sociales, por ejemplo, un señor tiene un par de metros alrededor de su casa residencial, su valor sentimental es grande y adicionalmente eso no se puede valorar. Sin embargo, se le reconocen algunas afectaciones sociales, pues si se le quita medio lote, en el otro medio no puede vivir. En casos como estos hay algunos predios. No son muchos en Armenia y Pereira, pero tal vez hay más en el lado de Caldas, por la topografía y porque son pequeños propietarios.*⁶

En noviembre del 2001 los problemas de los predios pararon los trabajos de la doble calzada en el tramo entre Pereira y Armenia, pues INVIAS no logró conciliar con los dueños de cuarenta grandes predios que abarcaban seis kilómetros de la obra.

En la segunda década del siglo pasado, los vecinos del “Camellón de Cerritos”, en la vía entre Pereira y Cartago, los abuelos de muchos propietarios de las tierras entre Manizales y Chinchiná, cedieron los terrenos para ensanchar el trayecto y los más pudientes hasta prestaron mulas para transportar materiales y pagaron peones para agilizar los trabajos. Pensaban en la valorización de sus predios, en la facilidad de acceso, en el mejoramiento del nivel de vida de los vecinos. Lo mismo sucedió en la variante de Santa Rosa de Cabal, donde numerosos propietarios cedieron gratuitamente las franjas convencidos de la valorización y mejoras que llevarían la doble calzada a sus propiedades.

⁵ La Patria. Febrero 21 de 2001

⁶ La Patria, febrero 22 de 2001

Pero no todos los afectados reaccionaron como los de la variante de Santa Rosa. Muchos pretendían ganar la lotería con el ensanche, y no dudaron en oponer los obstáculos que fueran, para conseguir su propósito.

EL VALOR REAL Y EL VALOR DE COMPRA DE LOS PREDIOS

Para valorar las tierras necesarias en el trayecto entre Chinchiná y Manizales se acudió a la Lonja de Propiedad Raíz. Y surgió un grave inconveniente pues el valor real comercial era muy diferente al valor sentimental que le asignaban los caficultores de la zona y los sobrepagos a las mejoras estaban muy, pero muy alejadas del costo verdadero de las construcciones.

Sobre la Lonja de Propiedad Raíz llovió un chaparrón de críticas. Por fortuna prevalecieron el sentido común y las reglamentaciones legales. Al fin los propietarios no se sintieron defraudados, porque se pagó por todo lo que tenían en los predios afectados.

Si no hay novedades en la documentación y los títulos de las propiedades están saneados y libres de pleitos, el proceso de adquisición de las tierras es rápido y expedito. Otra cosa es cuando hay embargos, no se han liquidado sucesiones y apenas se cuenta con posesión de mejoras sin respaldo legal alguno. Otro obstáculo se presenta cuando el dueño no quiere vender.

En el caso de las dobles calzadas hubo todo tipo de litigios: predios enredados, sucesiones sin liquidar, impuestos atrasados y dueños que no querían vender, ante lo cual se inició un proceso de expropiación ante jueces y juzgados que dilató la iniciación del proyecto.

El Estado adquirió terrenos por una suma muy cuantiosa que se irrigó a la región. Aún se ignora cómo se invirtieron los dineros recibidos y si esos recursos activaron en alguna forma la economía del Eje Cafetero. Pero no fueron solamente los dineros por la compra de los predios, pues habría que sumar las grandes partidas exigidas en Registros de Instrumentos Públicos, los derechos notariales y los impuestos indirectos que fueron a parar a las arcas municipales. Ninguna industria ni sector económico del Eje Cafetero estaría en condiciones de poner en circulación los aportes en dinero “contante y sonante” que ha traído la “Autopistas del Café S.A” con la doble calzada Manizales-Pereira.

LOS SEPARADORES VIALES

Las antiguas vías no tenían separadores. Este nuevo elemento en las doble calzadas se convirtió en otro elemento de perturbación y de conflicto con los vecinos y los usuarios que no estaban acostumbrados a estos elementos que hacen más segura y confiable la movilidad de los vehículos.

Ello tiene como causa el alargamiento de los recorridos de los vecinos y de algunos usuarios; ya que ya estaban acostumbrados a girar a diestra y siniestra y voltear dondequisieran, según su capricho. Con los separadores no se pudo volver a “entrar a la finca” en cualquier dirección, pues había que buscar un retorno para ir y regresar de la parcela.

Ese “trago amargo” se ha querido evitar mediante acciones populares que han progresado ante los jueces, dando como consecuencia el surgimiento de pleitos y gastos legales que quitan tiempo, aumentan costos y alargan la terminación de las obras.

En algunos sitios, en cercanías de Pereira y en la vereda Trinidad, han roto los separadores en forma ilegal y violenta. En esos puntos, en repetidas ocasiones, se han abierto las barreras sin tener en cuenta los inmensos riesgos que corren los vecinos de las calzadas y que le hacen correr a los miles de usuarios que, desprevenidamente circulan a las velocidades permitidas sin adivinar esos cruces irregulares e intempestivos.

LOS AMOBLAMIENTOS URBANOS

La Constitución de 1991 estableció una serie de leyes y unos reglamentos que garantizan los derechos de los vecinos de las obras viales y señaló las acciones que el sector privado puede emprender contra el Estado, cuando considera que un proyecto puede afectar sus intereses particulares.

Así aparecen los derechos de petición, las tutelas y las acciones populares, que aparentemente crean conflictos de las comunidades con los concesionarios, pero que no son más que la expresión, que antes no contemplaba la ley, de las inquietudes y las aspiraciones, legítimas o no, de esas comunidades afectadas directamente por las obras emprendidas.

Si una comunidad, por ejemplo, considera que tiene derecho a una obra complementaria, o quiere alterar un diseño, o rechazar un tratamiento específico, lo puede manifestar ante un Tribunal mediante la acción popular. Así se han tenido que cambiar iniciativas no solamente en la doble calzada sino en todas las obras de la nación, después que la Carta Magna de 1991 ha reconocido los derechos de usuarios y de vecinos. Ello, obviamente, es beneficioso para la gente afectada, pero constituye una carga adicional para el Estado y para los concesionarios de sus obras, que deben atender numerosos procesos legales, que entorpecen a menudo el desarrollo de los proyectos.

La construcción de las doble calzadas ha traído nuevas experiencias en el desarrollo de obras por concesión que habrá que tener en cuenta para contratos futuros. Se ha visto que los usuarios y vecinos del proyecto en ejecución, invocando los derechos que les da la ley, van solicitando obras adicionales a las pactadas inicialmente, que unas veces enriquecen el plan inicial y en otras ocasiones no son pertinentes o definitivamente son inconvenientes. Por ejemplo, los llamados “amoblamientos” urbanos, que comprenden semáforos, andenes, bahías de paradero, puentes peatonales, iluminaciones etc... se solicitan sin estudios que los respalden por caprichos de las comunidades. Lo mismo ocurre con los “policías acostados” o resaltos, que en vías rápidas constituyen un enorme peligro, pues los coches no alcanzan a frenar cuando disminuye la velocidad el vehículo que va adelante.

El siguiente caso ilustra los excesos y las inconsistencias de la “tutelitis” desbordada: “En un juzgado de Calarcá un grupo de vecinos de un lado de la calzada consideraron más conveniente exigir un resalto que un puente elevado que diera seguridad al pasar la vía. Pese a las explicaciones técnicas el juez le ordenó a Autopistas la construcción del resalto. A los pocos días los vecinos del lado opuesto, altamente mortificados por el ruido y las vibraciones de los frenazos de las tractomulas, situaciones puestas de presente por el concesionario a la autoridad judicial, solicitaron, también mediante acción de tutela, que se quitara “el policía acostado”. Se está esperando la decisión del juez, pues en cualquier caso el funcionario, y por ende el concesionario, se irán contra la tutela interpuesta por la otra parte.

Otra de las adiciones a la obra planificada inicialmente fue la iluminación de las doble calzadas entre Manizales y Chinchiná, que corresponde a INVAMA (Instituto de Valorización Manizales) y no al concesionario, al igual que la reparación de los semáforos de Chinchiná y

Desquebradas que son responsabilidad exclusiva de los entes municipales y no del concesionario..

Existen más ítems incluidos en los amoblamientos, que han sido fuente de controversias y malestar: son las redes de los servicios públicos enterradas y semienterradas en las vías por empresas particulares o estatales que no han respetado las normas legales sobre la propiedad de la Nación. Al encontrarse con esas redes sin planos ni posicionamiento topográfico los perjuicios son enormes pues retrasan los cronogramas de trabajo, perjudican a los usuarios ante los intempestivos cortes de luz y de agua y se convierten en trampas mortales para los obreros que laboran en el trayecto.

¿TÚNEL O PUENTE HELICOIDAL?

En los diseños iniciales de las doble calzadas se consideró el “Túnel de Santa Rosa” que permitiría disminuir la pendiente entre el “Boquerón” y Dosquebradas. Según lo proyectado la vía empezaría por los lados del barrio La Hermosa en Santa Rosa y se elevaba, pegándose a la topografía, hasta llegar a un sitio donde se hacía necesaria la perforación de un túnel que emergiera al otro lado, por encima de Desquebradas, y buscara un largo trayecto sobre la banca del antiguo Ferrocarril de Caldas, para luego descender y conectarse con la variante Troncal de Occidente, más conocida como La Romelia- El Pollo.

En el anteproyecto, tanto el túnel como la vía conectante serían una doble calzada. Tenía el inconveniente de que al carecer de espacio para adelantar una tractomula, había que seguir detrás al paso del pesado vehículo formando un trancón en el tráfico. La velocidad en la calzada de doble del túnel terminaba limitada por la velocidad promedio de la tractomula. Además de lo anterior había otros problemas que hicieron que se desechara la construcción del túnel y se buscaran otras alternativas. A medida que se adelantaban los estudios del alineamiento en el “Alto de Velásquez”, se perfilaron riesgos ecológicos y limitantes geológicas que forzaron a tomar la decisión más razonable.

El gobierno nacional propuso un tercer carril en el trayecto la Romelia-Boquerón-La Postrera, pero con el crecimiento del tráfico, que en poco tiempo pasó de tres mil a siete mil vehículos diarios, se vio que ese tercer carril no era la solución adecuada para un tramo que fue construido originalmente con especificaciones del año 1940, con radios de curvatura cerrados y pendientes entre ocho y trece por ciento; a lo que se sumaba la cultura ciudadana que poco respeta la división de carriles.

Mantener la velocidad constante y dar espacio a los vehículos que subían demandaba una doble calzada que sirviera, y tuviera capacidad para el futuro, por eso se pensó en una calzada de dos carriles para la subida y otra calzada, también de dos carriles, para el tránsito de bajada.

Esa obra demandaba largos radios de curvatura y una pendiente que no pasara del 7%, como lo indica la normativa. Ante esas condiciones los ingenieros de AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A idearon un puente “Helicoidal” de 404 metros de longitud, que hiciera posible la elevación de 35 metros en un mismo sitio, con un radio de amplia abertura que permitiera velocidades de sesenta kilómetros por hora.

LOS RETOS TÉCNICOS EN LA DOBLE CALZADA

La ingeniería moderna utiliza sistemas novedosos que acortan tiempos de entrega, aseguran la calidad y dan mayor seguridad a los usuarios. En los proyectos adelantados por la empresa privada se hace más evidente el empleo de tecnologías de punta, ya que no existen las limitaciones de la burocracia estatal y las trabas de la maquinaria administrativa. El ministro de Transporte, Andrés Uriel Gallego, reconoció las soluciones ingeniosas del concesionario al inaugurar el viaducto de La Estampilla y ratificó su confianza en la ingeniería Colombiana cuando en el cierre de dovelas en el puente helicoidal el alto funcionario reconoció que la ingeniería del país estaba hecha para los desafíos de la geografía, de la geología y de las condiciones económicas de Colombia.

En la moderna carretera, que constituye el espinazo vial de los departamentos del Viejo Caldas, se conjugaron las difíciles situaciones de tipo geológico, tectónico con otras complejas de hidrometeorología y geotecnia. En tales condiciones es imposible prever todas las circunstancias y se presenta el reto de enfrentar lo inesperado con herramientas de ingeniería de confiabilidad y el apoyo de la experiencia.

A lo anterior se suman la erosión a causa del cultivo inadecuado de las laderas y los derrumbes y deslizamientos causados por los innumerables sismos generados en las fallas geológicas que atraviesan la región⁷.

El choque del continente suramericano con la placa del Pacífico produce desplazamientos que suman siete u ocho centímetros por año y producen las fallas de Romeral, la del río Atrato y la del río Cauca en el occidente del país.

La falla de Romeral es el peor enemigo de las vías que enlazan las ciudades del Viejo Caldas. Estudios especializados permiten establecer que la rata de desplazamiento en la falla de Romeral varía entre milésimas y centésimas de milímetro por año, que la califican de efectos bajos o moderados si se le compara con otras fallas activas del mundo⁸.

Al iniciarse los estudios de la doble calzada, los ingenieros de Autopistas del Café se encontraron con el “quisquilloso” fenómeno del deslizamiento en la Estampilla⁹ debido a la falla de Romeral y acentuado por un mal manejo de los suelos y de las aguas. El problema no era reciente, se hizo evidente en 1960 con la apertura de la carretera que enlazó a Manizales con el puerto de Irra sobre el río Cauca. En la pata de la ladera se construyó un cajón que desestabilizó el terreno. Dada la conformación geológica de los materiales del suelo, esa loma estabilizada por la naturaleza tras milenios de evolución, empezó a moverse por falta de soporte.

La carretera se “arrugó” en un trecho de medio kilómetro y el tramo se fue hundiendo ante la mirada impotente de los ingenieros que nada podían hacer con las técnicas empleadas en esos tiempos.¹⁰

Evitar el deslizamiento de esa enorme masa de tierra era una tarea faraónica que demandaba recursos fuera del alcance de nuestra economía. Al avanzar el proyecto de la doble calzada se hizo inevitable hacerle frente al problema de la Estampilla y buscarle una solución razonable. Ante ese cuello de botella, que daba al traste con los objetivos que buscaba la

⁷ El último sismo catastrófico se presentó el 25 de enero de 1999 y dejó al Quindío y particularmente a Armenia, sumida en la destrucción y el caos.

⁸ Ing. Gonzalo Duque

⁹ El médico Fernando Valencia tenía una finca en la parte más alta de la ladera. Y como era tan pendiente la llamó la Estampilla. De ahí viene el nombre del sitio del problema.

¹⁰ ODINSA

doble calzada, el presidente de ODINSA solicitó al ingeniero Gregorio Rentería el estudio y las recomendaciones necesarias para superar los deslizamientos en La Estampilla

“Las dificultades fueron muchas, además de la lucha contra mucha gente que creía que la solución del viaducto era imposible”- confesó el ingeniero Rentería- “Por un lado estaba la falla de Romeral bajo las dos quebradas que pasarían bajo el viaducto, a lo que se sumaba el enorme riesgo sísmico. Otras dificultades, igualmente críticas, correspondían a la estabilidad de los taludes y la topografía empinada del terreno circundante.”

“Como hay que vivir con lo que Dios ha hecho y no se puede trasladar a Manizales a otro sitio hubo que investigar a fondo el estado del arte de la ingeniería en el campo de la protección sismorresistente y se tomaron las experiencias con los sismos de Loma Prieta y Knordrich, en California, en los años 95, y con el sismo de Kobe en el Japón”

Un grupo de especialistas empezó a buscar soluciones Como era imposible frenar la inmensa masa reptante, se propuso un largo viaducto sobre el derrumbe, sostenido por enormes pilotes con unos aisladores antisísmicos. Estudiada esa posibilidad el ingeniero Gregorio Rentería viajó a los Estados Unidos a entrevistarse con el profesor F. Seible, de la Universidad de San Diego en California, considerado como un gurú de las sismorresistencia y le expuso su proyecto con aisladores de fricción.

“Reunido con el profesor Seible- cuenta Rentería- le mostré y expliqué los planos de la idea. Los miró, se sonrió y me dijo: no invente la rueda ni el tornillo, eso ya existe. Abrió el cajón del escritorio, y me entregó un folleto con los ensayos destructivos de los aisladores de fricción de péndulo invertido, que se habían realizado en los laboratorios de la Universidad. Visité, entonces, el monstruoso y fabuloso laboratorio de pruebas, y a la salida estaba el arrume de numerosos amortiguadores de neopreno y otros que se habían probado hasta su falla. Solo uno estaba intacto. Era un aislador de fricción de péndulo EPS (Earthquake Protection Systems).”¹¹

De regreso al país el ingeniero Rentería desarrolló el sistema de aisladores para contrarrestar la oscilación en temblores y terremotos, pues nada se haría con unos viaductos sujetos a los destrozos sísmicos, y los instaló en las columnas de apoyo de las dovelas, para impedir la transmisión de las vibraciones a la parte superior de los puentes.

Los aisladores, que utiliza Rentería en los puentes de la doble calzada, son esferas de acero altamente aleado que se desplazan sobre una superficie de acero de alta resistencia y dureza, de forma cóncava, y que actúan como una rótula, impidiendo que la vibración-oscilación pase a la placa del puente.

“No se trataba de pelear contra la naturaleza, era aceptar vivir con ella” dijo el ingeniero Gregorio Rentería¹², director del grupo técnico de diseñadores que construyó el viaducto de La Estampilla. Esa filosofía se aplicó no solamente en esa obra monumental sino también en

¹¹ LA PATRIA, Manizales- pag 3B- junio 23 de 2008.

¹² Ciento cincuenta puentes en Colombia y las grandes obras que ha desarrollado en la doble Calzada de Autopistas del Café S.A, atestiguan la valiosa contribución a la ingeniería de este bogotano con ancestro caleño que dice con modestia que “no trabaja para dejar huellas sino para dejar lo mejor”¹² y cuya labor se extiende por República Dominicana y por Honduras, donde desarrolla importantes proyectos.

el llamado puente helicoidal, en los puentes de Bolillos y Barbas y en todos los desarrollos viales a lo largo de las doble calzadas.

El 13 de junio de 2008 se inauguró el viaducto de La Estampilla. Al terminarse la ceremonia y retirarse los funcionarios caldenses y los numerosos invitados al acto, Rentería se apoyó sobre una baranda del puente y a lo lejos observó las casas de una colita de Manizales. “¿Qué opina de esta ciudad de dedo parado, encaramada en las nubes y horqueteada en la montaña?, le preguntó el periodista, esperando quizás un elogio a la calidez de su gente, la belleza de sus mujeres o el fulgor de su feria. No fue así, pues la respuesta tenía que acomodarse a la de un genio enamorado de su obra:

*“Los tipos que la fundaron andaban montados en mula y nada sabían de Romeral ni de cenizas volcánicas y buscaban una naturaleza pródiga en agricultura, que no siempre va de la mano con la ingeniería. Al final de cuentas fue conveniente que hicieran a Manizales en esas lomas, porque si estuviera en el Valle del Cauca, la ciudad no tendría el regalo de los viaductos de la Estampilla.”*¹³

En la doble calzada la concesionaria AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A utiliza las técnicas de construcción de puentes mediante “dovelas” sucesivas o en cantilibre, con lo cual se logra una secuencia de luces, o espacios entre soportes, que cubren distancias entre setenta y ochenta metros de longitud. Igualmente, para aumentar la capacidad de carga en los puentes y garantizar la estabilidad de estos, el concesionario ha utilizado cajas de concreto con forma trapezoidal, reforzado internamente con grupos de cables de alta resistencia, sometidos a tensión en el tiempo de fraguado.

El diseño con cantilibras o tramos en voladizo que arrancan en cada columna y se encuentran con los que vienen de la columna contigua permiten que la construcción se centre sobre las columnas y sea posible trabajar con las dovelas, no importa la altura que tenga el puente. Si bien es cierto que el sistema de puentes con dovelas se conoce en Colombia desde hace algún tiempo, apenas ahora se está utilizando en grandes proyectos en zonas con altos riesgos sísmicos, para lo cual se ha desarrollado tecnología en concretos, con el apoyo de la Universidad y el aval de la ingeniería colombiana, que sin lugar a dudas es una de las más prestigiosas de Latinoamérica.

CRONOLOGÍA DEL CONTRATO CON AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A

- Abril 21 de 1997. El contrato básico se firma en Bogotá- Contrato INVIAS 0113/97
- Mayo 6 de 1997- Aclaración al contrato 0113/97, firmado por INVIAS y el Concesionario
- Junio 16 de 1997. Acta de iniciación de la etapa de diseño y programación del contrato de concesión 0113/97. Firmada por INVIAS y el Concesionario.
- Agosto 3 de 1998. Acta de terminación de la etapa de diseño y programación y continuidad del contrato de concesión 0113/97. Firmado por INVIAS y el Concesionario
- Agosto 4 de 1998. Acta de iniciación de la etapa de construcción.
- Agosto 11 de 1998. Acta de Acuerdo.
- Octubre 14 de 1998. Acta de Concertación en el Hotel Las Colinas. Firmado por el Ministerio de Transporte, INVIAS, Gobernación de Caldas, Comité Intergremial de Caldas, Asamblea de Caldas, Sindicato Nacional de Choferes y Cooperativas de Transporte.
- Noviembre 30 de 1998. Acta de suspensión parcial. Firmada por INVIAS y el Concesionario
- Diciembre 21 de 1998. Acta de reanudación de obras de construcción y de rehabilitación.

¹³ La Patria. Manizales- pag 3B- 23 de junio de 2008- Entrevista con el ingeniero Rentería.

- Diciembre 21 de 1998. Acta de acuerdo tarifa diferencial La Siria- La Trinidad
- Diciembre 21 de 1998. Acta de supresión de tarifas Armenia-Club de Tiro
- Abril 18 de 2000- Acuerdo modificatorio.
- Mayo 31 de 2000. Acta de modificación al acta de acuerdo del 18 de abril de 2000.
- Septiembre 17 de 2001. Otrosí al contrato de concesión 0113/97
- Mayo 20 de 2003. Modificación al anexo No. 1 del acta de acuerdo del 18 de abril de 2000
- Julio 3 de 2003. Convenio interadministrativo para las obras de la Avenida del Ferrocarril. Firmado por INVIAS y Alcaldía de Desquebradas.
- Junio 15 de 2004. Comité de Conciliación del Tribunal de Arbitramiento.
- Septiembre 1 de 2004. Comité de Conciliación del Tribunal de Arbitramiento.
- Mayo 4 de 2005. Contrato adicional ejecución fase I Variante Sur de Pereira
- Junio 9 de 2005. Contrato adicional obras complementarias
- Junio 15 de 2005. Otrosí al contrato 0113/97
- Enero 31 de 2006. Otrosí al contrato de Concesión 0113
- Agosto 28 de 2006. Contrato adicional al 0113 Obras Complementarias.

CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA DOBLE CALZADA

A la vez que se adelantan las obras el concesionario atiende el mantenimiento de todo el trayecto, cuyo principal inconveniente ha sido el deterioro de la cubierta debido a la mala calidad de los asfaltos explotados en Colombia. Para minimizar esa falla y darle mayor vida a la carpeta, se buscan nuevas tecnologías con inversiones en investigación de ajuste de las mezclas y el empleo de aditivos especiales. En este otro campo la contribución de AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A al adelanto de la ingeniería nacional es valiosa, pues los avances logrados se han ido transfiriendo a las empresas e ingenieros al servicio del Estado

El concesionario también ha dado apoyo a varios estudios adelantados en la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales de la Universidad de Caldas, parte de los cuales se recogen en el libro “Modelo de evolución morfotectónica del sistema de fallas de Romeral entre Pereira y Filadelfia”, que se ha difundido en los centros especializados del país. Por otro lado, en las obras de las doble calzadas se utilizaron técnicas en taludes que en el año 2008 merecieron el reconociendo de ASONCRETO como el mejor desarrollo en el ramo de los concretos.

Profesionales colombianos de diferentes ramas de la ingeniería forman el grupo interdisciplinario que construye las doble calzadas, controla la calidad de las obras, programa y planifica los trabajos. Es un voto de confianza a la capacidad de nuestros compatriotas y es una escuela que indudablemente impulsará nuevos proyectos y otros desarrollos.

Aparte de la mano de obra en todos los niveles el proyecto de las doble calzadas Manizales-Pereira-Armenia fortalece la economía regional y nacional pues está empleando casi en su totalidad elementos de construcción de la región y del país. Prácticamente lo único que se ha importado son los aisladores sísmicos y los cables de alta resistencia empleados en desarrollos especiales.

DE NUEVO LA GEOLOGÍA

Mientras en el sector de La Estampilla los viaductos “sobrevuelan” la enorme masa que reptaba ladera abajo, en la Quiebra del Billar a pocos kilómetros de distancia, la inestabilidad debido a la falla de Romeral y el efecto erosivo de las aguas subterráneas destruyeron parte de la calzada construida y obligaron a evacuar varias familias campesinas que residían en los alrededores.

Como el fenómeno es grave y de fallar la ladera tendría que hacerse un viaducto similar al de La Estampilla, con enormes sobrecostos y dilaciones, ante la preocupación creciente de los gremios caldenses, el INCO, el concesionario de la doble calzada y las autoridades locales se unieron para buscar soluciones inmediatas y conseguir los recursos financieros para adelantar obras en ese sitio.

CATALIZADORES DE DESARROLLO

Los viejos caminos nacionales atravesaban los poblados, porque fortalecían su economía con el hospedaje, los víveres, las pesebreras y demás elementos requeridos por las recuas y los viajeros.

Aunque las muladas y las partidas de bueyes crearon algunos problemas en Manizales, que obligaron a establecer una temprana legislación de tráfico, por lo general las bestias no constituyeron una molestia mayor. Lo mismo sucedió con los primeros vehículos de motor que cruzaron las calles empedradas. Pero a medida que aumentó su peso y se incrementó la velocidad, se fueron convirtiendo paulatinamente en un problema para las localidades al hacer vibrar las edificaciones de bahareque, romper acueductos y alcantarillados, volverse un peligro para los transeúntes y una molestia creciente por el ruido y la contaminación de sus escapes.

Hubo necesidad de pensar en variantes que desviarán el tráfico automotor del casco urbano, o por lo menos de las calles principales. La doble calzada pasa por un lado de Chinchiná, por el costado de Santa Rosa de Cabal, por la antigua vía del ferrocarril de Dosquebradas y proyecta extenderse por una zona lateral de Pereira, denominada la variante Sur-Sur que llevará el tráfico hacia Armenia sin pasar por el viaducto César Gaviria ni por las calles centrales de la capital del Risaralda.

Las variantes han sido más que desviaciones útiles, se han convertido en polos de desarrollo que incentivan el comercio y están extendiendo las zonas urbanizables de las poblaciones conectadas por la vía. En ellas los choferes y los viajeros encuentran alimento variado, alojamiento, combustible y repuestos. Los hostales atienden a los turistas, los paraderos a los camioneros, las tiendas de artesanías ofrecen “souvenirs” y de acuerdo con las tendencias se incrementa día a día la oferta de servicios.

OBRAS COMPLEMENTARIAS

La dinámica económica y social de la región y las comunidades dieron lugar a nuevos desarrollos a medida que avanzó el proyecto de las doble calzadas.

El Megabús de Pereira y Dosquebradas y el tráfico por las calles de las zonas urbanas crearon la necesidad de otra ruta que no se consideró en el proyecto inicial, al igual que varias intersecciones, el embellecimiento de las calzadas y las casetas de peaje, manifestaciones artísticas como las exposiciones de arte vial, servicios para viajeros y conductores, y campañas de seguridad en la doble calzada.

AVENIDA DEL FERROCARRIL EN DOSQUEBRADAS

Los vehículos pesados complican el tránsito en las zonas urbanas y con su peso y la vibración que causan afectan seriamente las redes de acueducto, de alcantarillado, de gas y de energía eléctrica. Con las variantes se evita gran parte de esos problemas pero no se pueden obviar

del todo tales inconvenientes, como es el caso de Dosquebradas, donde fue imposible evitar el paso por la zona urbana.

Después de largas negociaciones con la administración municipal se utilizó la antigua vía del tren, llamada ahora la Avenida del Ferrocarril, para descargar la presión del tráfico sobre la zona central de Dosquebradas y permitir las obras que requería el Megabús en la Avenida Simón Bolívar.

El paso por la calle principal de Dosquebradas era un “tapón” que frenaba el paso hacia Pereira, Buenaventura y el occidente colombiano, era una frustración para los viajeros que perdían tiempo precioso en ese trayecto y amenazaba con volverse insoportable cuando se decidió continuar con el Megabús por la misma ruta que llevaba al viaducto entre Pereira y Dosquebradas.

La Administración de Dosquebradas y el INCO buscaron una solución y de común acuerdo convinieron en adecuar la Avenida Simón Bolívar a las necesidades y especificaciones del Megabús y dejar en manos del concesionario la ampliación a dos calzadas de la Avenida del Ferrocarril que sólo constaba de una en lamentables condiciones.

Para construir la segunda calzada, paralela a la que se rehabilitó en la vieja carrilera, Dosquebradas adquirió los predios necesarios y AUTOPISTAS DEL CAFÉ S. A se hizo cargo de la construcción, del mantenimiento y del mejoramiento vial de esa Avenida por donde circularon los vehículos pesados y los que iban al Valle y al sur del país, con el consiguiente mejoramiento del flujo vial en la ruta del Megabus..

La Avenida del Ferrocarril, además de aumentar la movilidad de la doble calzada, está contribuyendo al desarrollo de Dosquebradas: a lado y lados se levantan modernas urbanizaciones y a lo largo de la vía se construyen hostales y paraderos, estaciones de servicio e innumerables bodegas que incrementan la actividad comercial y facilitan el paso hacia el puerto de Buenaventura.

LA VARIANTE SUR- SUR DE PEREIRA

Esta obra complementaria tiene un gran significado no solamente para Pereira y Risaralda; cuando las obras de la doble calzada se suspendieron en Caldas debido a los graves sucesos de orden público en Chinchiná y por la falta de claridad en la financiación del tramo caldense, la dirigencia risaraldense propuso la variante sur en Pereira. La nueva vía saldría del sitio de Guacarí, más conocido como Punto Treinta, a diez kilómetros de Pereira en la salida a la ciudad de Armenia, para conectarse con el sitio llamado El Pollo, cerca de la intersección a desnivel de Belmonte.

Con la variante Sur-Sur se busca que el tráfico del Quindío y del Valle que no tuviera como destino final a Pereira, no ingresara a la zona central de la capital risaraldense. En esta forma se mejora el desplazamiento y se evita el deterioro de la infraestructura urbana de las calles principales de Pereira y Dosquebradas.

Se consiguieron recursos para financiar cuatro kilómetros de la Sur-Sur y para obtener el dinero con que construir los nueve kilómetros restantes, el gobierno propuso un “peaje social”, que encontró en Risaralda la misma resistencia de otros peajes propuestos.

Las terminación de la variante Sur-Sur se ha ido posponiendo por falta de recursos pese a ser una obra de infraestructura vital para el futuro desarrollo de Pereira. El resultado inmediato es la valorización de las tierras aledañas al proyecto y el resultado futuro es la ampliación de las

posibilidades urbanísticas de Pereira, entre las que se destaca el macroproyecto “Gonzalo Vallejo Restrepo” con más de tres mil viviendas de todos los estratos socio-económicos¹⁴

PAR VIAL JAZMIN-CHINCHINÁ

Al llegar a La Postrera en territorio santarrosano, la doble calzada pasa por un lado de Santa Rosa y continúa hacia “El Jazmín”, donde se puede seguir por la antigua carretera a Chinchiná o se desvía por la ruta que pasa por un lado de ésta y conecta directamente con el puente Doménico Parma. Este tramo evita la entrada a las calles de Chinchiná y atraviesa una zona cafetera altamente tecnificada que aún no ha concitado el interés de los urbanistas

Entre el 80% y el 90% del flujo vehicular utiliza la vía El Jazmín-Chinchiná. Pese a su evidente necesidad la obra estuvo paralizada dieciséis años, pues AUTOPISTAS DEL CAFÉ no la recibía por ser de INVÍAS y por su gran deterioro con tantos años sin mantenimiento. A las 2:50 de la tarde del 15 de diciembre del 2006 se abrió el trayecto, en medio de la lluvia y sin señalización ante la presión de los medios y la senadora Adriana Gutiérrez, que se puso al frente de las protestas.

UNA VÍA MUY BONITA

La doble calzada entre Manizales y Armenia comprende dos zonas de topografía diferente: la vía de Manizales a Dosquebradas cruza una región montañosa, de paisajes abiertos, con lomas cubiertas de café y casas campesinas que se confunden con los horizontes que trepan hasta las nubes.

La carretera entre Pereira y Armenia recorre la típica topografía quindiana, surcada de colinas bajas y suaves hondonadas, que de lejos se asemeja a una planicie tachonada con guaduales o a las redondeadas formas de una hermosa mujer que yace calmadamente en su lecho.

De Manizales a Pereira el clima varía de acuerdo con la altura. De la ciudad encaramada, de saco y corbata, envuelta en los aires fríos del nevado del Ruiz, se pasa a la Perla del Otún con tenis y camiseta desabrochada, calentada por la brisa que sube de las riberas del río Cauca.

En el trayecto entre Pereira y Armenia, el aire vuelve a enfriarse a medida que se sube hasta el Alto del Roble y vuelve a tibiarse en las vecindades de Armenia, donde, la diferencia no está en el saco ni el desguate sino en las mangas de la camisa, pues según afirman los manizaleños, en la capital del Quindío los pobres usan camisa con manga sisa y los gamonales la tienen con manga larga.

El tramo entre Manizales y Pereira está rodeado de plantas de café, pleno de aroma de azahares en los primeros meses del año y de festones rojos en tiempos de cosecha.

En los amplios separadores entre Pereira y Armenia se combinan los colores de los sanjoaquines con el verde de variados tonos que engarza las moles majestuosas de las ramas central y occidental de la cordillera de los Andes. En su recorrido la vista se deleita con las alboradas luminosas y a los majestuosos crepúsculos del sol de los venados.

La doble calzada enlaza un complejo turístico que se va afianzando como el segundo destino de los viajeros nacionales y que llama en forma creciente el interés de los extranjeros. La

¹⁴ La Patria, febrero 1 de 2009

doble calzada conecta parques temáticos, aguas termales, centros gastronómicos, hoteles campestres, zonas ecológicas, senderos, aire limpio, naturaleza pura...y comunidades de gente amable y acogedora.

SERVICIOS EN LA DOBLE CALZADA

Se proyectan teléfonos inalámbricos cada dos kilómetros para conectar directamente la vía con un centro de control en Pereira, donde un operador coordina las cuadrillas de mantenimiento rutinario, la policía de carreteras, las grúas de apoyo, las ambulancias y la administración vial, para proporcionar la marcha segura, confiable y placentera de los usuarios

Para controlar el tránsito y minimizar los riesgos de accidentes debido a la irresponsabilidad de algunos conductores, la policía de carreteras cuenta con camionetas, motocicletas, radares, alcoholímetros, equipos de señalización, radioteléfonos y vehículos de apoyo.

Además de lo anterior, el concesionario proyecta la construcción de cuatro centros de atención al usuario, CAUS, ubicados en cercanías de Manizales, en el Alto de Boquerón entre Santa Rosa y Dosquebradas, en la entrada a la población de Filandia y en el sitio de de Maravelez, entre el río de La Vieja y el de La Paila que contarán con servicios higiénicos, teléfonos e información turística y como los centros que operan en otros países, brindarán descanso y servicios básicos a quienes se desplacen por la principal vía del Eje Cafetero.

En la actualidad operan las cuadrillas de mantenimiento rutinario, asociadas en cooperativas de trabajo, que atienden trayectos asignados previamente. Hay cinco cuadrillas a lo largo de la doble calzada; a esos grupos se les confía la conservación de señales, la limpieza de la banca y las bermas, la desyerba de cunetas y taludes y el retiro de pequeños derrumbes y obstáculos en la calzada, son los “señores de uniforme color zapote” que la gente ve con buenos ojos porque siempre le están cuidando la carretera.

EL MANEJO AMBIENTAL

En febrero de 1999 el Ministerio de Medio Ambiente otorgó la licencia ambiental a la Sociedad AUTOPISTAS DEL CAFÉ para el proyecto vial Manizales- Pereira y entonces empezó a plasmarse en realidad la gran obra que uniría las principales ciudades del Eje Cafetero, pues sin esa licencia no puede adelantarse ninguna obra de infraestructura vial.

En tiempos no muy lejanos, el material que se removía en las excavaciones de nuestras carreteras de ladera se descargaba en el mismo sitio donde se ejecutaba la obra. La Constitución del 91 y la ley ambiental de 1994 impidieron que se siguiera trabajando en esa forma tan lesiva a los intereses de los vecinos y a la naturaleza misma, pues la escorrentía llevaba el material suelto loma abajo y contaminaba los ríos y los arroyos de la zona.

Para evitar esa contaminación en la época actual se habilitan botaderos y con cargadores y volquetas se lleva el material de las excavaciones a sitios debidamente autorizados por las entidades ambientales.

En forma asombrosa ha cambiado la cultura ambiental en las últimas décadas. En los proyectos modernos la conservación del medio tiene tal relevancia que desarrollos energéticos y viales de gran importancia, han tenido que cambiarse radicalmente para evitar daños a la naturaleza o evitar molestias graves a los habitantes de la zona intervenida. Las líneas de transmisión, por ejemplo, ya no se diseñan teniendo en cuenta la distancia menor entre dos puntos, sino considerando la línea que utiliza el corredor menos agresivo ambientalmente. Al contrario de otros tiempos, las comunidades hacen valer sus derechos y están tan comprometidos con el entorno, que para salvar un árbol centenario, por ejemplo, hacen modificar el alineamiento de los cables de corriente eléctrica o el trazado de una carretera.

En el manejo ambiental está la conservación del paisaje. En las obras viales el gris del cemento y el acero de las estructuras debe atenuarse con la vegetación y el correcto manejo de los taludes, no sólo por seguridad sino también por presentación y buen gusto.

En la doble calzada Manizales-Pereira-Armenia se ha tenido el cuidado de cubrir los espacios abiertos con grama, arborizar adecuadamente las zonas de impacto y respetar, hasta donde ha sido posible la armonía con el medio

Las casas campesinas trepadas en las laderas y la variada topografía son un deleite para quien recorre la doble calzada, al igual que las espectaculares casetas de guadua, diseñadas por el arquitecto Simón Hosie Samper, que son derroche de creatividad y de ingenio y riman con uno de los símbolos de nuestra tierra.

LA DOBLE CALZADA Y LA NUEVA VISIÓN DEL TRANSPORTE

Las ciudades capitales del Eje Cafetero buscan la solución al problema del transporte urbano que se agudiza en la medida que crece la población y aumenta el número de vehículos. Pereira ha dado un paso adelante al masificar la movilidad mediante el Sistema Integrado de Tránsito Municipal- SITM- que atiende gran parte de la zona urbana con el Megabus y su sistema de alimentación. Manizales abre nuevas avenidas, abre túneles en su quebrada topografía y construye un cable aéreo entre el centro de la ciudad y la Terminal de transporte de Los Cámbulos, con proyección futura hacia la vecina población de Villamaría.

El transporte interurbano demanda igualmente soluciones rápidas, No solamente se trata del flujo creciente entre las ciudades del Eje Cafetero sino también del flujo vehicular que atraviesa la región que es un corredor vial entre el oriente y el occidente colombiano y el sur y el norte del país.

La doble calzada Manizales-Pereira-Armenia permite desarrollar importantes proyectos de movilidad regional que ayudarán a agilizar el tráfico y a bajar costos en el transporte. Entre ellos está el denominado "Sistema de Transporte Regional"-STR- que ha movido el interés del Departamento Nacional de Planificación-DNP- la Asociación Metropolitana de Centro Occidente- AMCO- y varias entidades académicas, públicas y privadas.

El STR busca aunar esfuerzos mediante alianzas estratégicas que permitirían el manejo eficiente de los equipos, un mejor servicio y cumplimiento, menor contaminación ambiental y mayor seguridad a los pasajeros que se desplazan por las doble calzadas entre Armenia y Manizales.

La doble calzada Manizales-Pereira-Armenia se convierte en el eje vial de la región. Con este proyecto se cambia la vieja mentalidad de los centros o estrellas viales localizados en forma puntual y toma forma el nuevo concepto de ciudad región, como un todo integrado. La doble calzada se conecta por Calarcá con las modernas vías que a través del túnel de La Línea se unirá eficientemente Bogotá con Buenaventura.

De la intersección de Belmonte, en Pereira, arranca la doble calzada que une a la capital risaraldense con Cartago y que en Cerritos tiene una importante derivación que lleva a los municipios de la banda izquierda del río Cauca.

En la intersección de la Estación Uribe en Manizales sale la avenida de La Panamericana que pasa por un lado de la moderna Terminal de Transporte de Los Cámbulos, adonde llega el cable aéreo que se descuelga del centro de Manizales y que llegará a Villamaría.

LA DOBLE CALZADA Y EL DESARROLLO TURÍSTICO

En Colombia los destinos turísticos se enfocaron tradicionalmente hacia la Costa Atlántica, particularmente a Cartagena, Santa Marta e Islas de San Andrés y Providencia.

Los bogotanos suelen viajar a Boyacá y a los sitios de recreo de Melgar, Girardot y otras poblaciones de clima cálido cercanas a la capital de la república, los antioqueños visitan las poblaciones del oriente de ese departamento y en menor número van a Sopetrán y a Santa Fe de Antioquia.

Desde unos años atrás los colombianos en general empezaron a mirar hacia el Quindío, donde afloró un turismo especial con ofertas novedosas de parques temáticos, hoteles campestres, recorridos ecológicos, bellos paisajes, deportes extremos, canotaje y paz y tranquilidad para quienes buscan descanso, lejos de ruido y de aglomeraciones.

Turistas nacionales y extranjeros empezaron a llegar al Quindío y las ofertas crecieron con el termalismo en Caldas y Risaralda, el comercio y la vida nocturna en Pereira, la navegación fluvial en La Virginia y atención profesional de alta calidad en todas las ramas de la salud y de la estética.

Pese a la amplia capacidad hotelera para congresos y exposiciones, el turismo del Viejo Caldas ha encontrado algunos obstáculos, tales como la pésima conexión aérea de Manizales, cuyo aeropuerto permanece cerrado gran parte de los días del año, y las bajas especificaciones de las vías secundarias que unen las poblaciones de los tres departamentos del Eje Cafetero.

La doble calzada está resolviendo el cuello de botella de la movilidad entre las capitales pero queda mucho por hacer con las vías que la enlazan y hagan posible pasar en algo más de una hora de las nieves perpetuas a los balnearios en tierra caliente y de un arroyo con truchas en la cordillera, a las balsas del río La Vieja o a un barco que emprende viaje desde el puerto de La Virginia.

CENTROS TURÍSTICOS DEL QUINDÍO

Sobresalen los parques temáticos: el Parque Nacional del Café, ubicado en el municipio de Montenegro, y el Parque Nacional de la Cultura Agropecuaria- PANACA- en el municipio de Quimbaya,

A los sitios anteriores, en los que, además, se muestran las culturas del campo junto con espectáculos y exposiciones, se agrega el Jardín Botánico del Quindío, en Calarcá, donde se conjuga la investigación científica con una rica muestra botánica y un asombroso mariposario. El descanso en cómodas fincas cafeteras se combina con el balsaje en el río la Vieja, el Canopi, Spa, turismo de aventura y caminatas ecológicas.

CENTROS TURÍSTICOS EN RISARALDA

A la alegría y activa vida nocturna en Pereira, se le suma su variado comercio, pues la capital del Risaralda es un enorme almacén en medio de las urbanizaciones.

A media hora de la doble calzada se encuentran los Termales de Santa Rosa de Cabal y a menos de una hora de la vía principal los Termales de San Vicente, con aguas sulfurosas, hermosos parajes y clima benigno en todos los meses del año.

La oferta se completa con la Reserva de Ucumarí, de 4200 hectáreas de bosque andino, refugio del oso de anteojos y de centenares de especies de pájaros. En las goteras de Pereira, al lado del aeropuerto está el Zoológico de Matecaña, quizás el más grande y más completo de Colombia.

CENTROS TURÍSTICOS DE CALDAS

La bella ciudad de Manizales es una atalaya en lo alto de la cordillera con una majestuosa catedral de concreto, edificaciones de estilo republicano, y un paisaje enmarcado por cordilleras, por café y por los picos nevados del Ruiz.

Dentro de la ciudad está el Parque de los Yarumos, con turismo de aventura, museo de historia natural, senderos ecológicos y variada gastronomía y un cable aéreo que lleva desde la Avenida Santander hasta el centro del parque. A media hora, por un camino de montaña se llega a la Reserva Natural de Rioblanco, donde los colibríes se posan en los barandales de la casa museo.

A pocos kilómetros del barrio La Enea, el turista encuentra los Termales del Otoño y un poco más allá un parque de aguas termales.

Si lo prefiere puede disfrutar de los Termales del Ruiz, en camino al Parque Natural de los Nevados, con nieves perpetuas, la laguna del Otún, frailejones y una flora que sólo se ve en los páramos.

En tierra caliente está el Centro Vacacional de Santágueda con piscinas, cabañas y juegos; y al igual que en El Quindío y en Risaralda, hay acogedoras fincas, de arquitectura de guadua, o modernos estilos, que acogen gratamente al visitante. Si se prefiere el clima medio el turista puede viajar a las hermosas instalaciones de Pensilvania o en tierra fría el refugio de La Pastora no muy lejos de Pereira. A todo lo anterior se agregan sitios turísticos con ofertas interesantes como Galicia, en Pereira y el Parque Popular El Prado en Manizales, la Granja de Noé y el Parque del Café en Pereira, La Granja de Mamá Lulú en el Quindío y el Recinto del Pensamiento en Manizales, con un cable aéreo, un bello mariposario y amplias instalaciones para convenciones.

PARA TERMINAR

Los capítulos de este libro han pretendido mostrar la historia de la región a través de los caminos. Se empezó con la arisca, difícil y hermosa topografía que ha modelado un pueblo trabajador, de mente abierta como sus horizontes y con sueños tan altos como sus montañas. En esta geografía que se extiende desde el río Magdalena hasta las crestas de la cordillera occidental y desde el cañón del río Arma hasta el valle del Cauca se ha entreverado el pasado de varias culturas colombianas que han dado características especiales al hombre y a la mujer del Eje Cafetero, que no son paisas, ni caucanos, ni tolimenses ni chocoanos o boyacenses sino una mezcla y una conjunción de todos ellos.

Recorrimos las trochas del indio, los caminos de arriería. Revivimos los roncos pitazos de los trenes que engrandecieron a Pereira y Armenia, recordamos los cables aéreos, que un día colgaron los manizaleños de las nubes para ganarle la partida a las lomas y por carretables polvorientos y descobalados recordamos a los buses escaleras y a los yipes con los gritos de los “patos” anunciando la salida y el afán de los choferes que fueron mandaderos, correos y correveidiles de los enamorados.

En estas páginas se recogieron las gestas de los pioneros del aire haciendo gambetas entre las nubes y el esfuerzo titánico de quienes navegaron por ríos sin agua con la ilusión de sacar el café hacia el océano y convertir el sudor de un pueblo en esperanza y progreso.

Quisimos mostrar el alma de los nuestros y osadamente esculcamos sus sentimientos en los imaginarios campesinos y urbanos y como nuestra historia fue a través de los caminos llegamos, por fin, a las modernas vías, que tras generaciones de esfuerzos y de frustraciones al fin empezaron a conectar las ciudades hermanas de Pereira, Armenia y Manizales, con un pasado común y un futuro inexorablemente ligado por intereses, raíces, proximidad y recursos complementarios.

Este es un libro de AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A, que confió a tres estudiosos del Eje Cafetero, uno por el Quindío, otro por Risaralda y otro por Caldas, quienes después de tres años de indagaciones, consultas, borradores y cuenta nueva se atreven a presentarlo en público, esperando que su contenido sirva de base para estudios más profundos y puntuales de la región que un día tuvo un mapa parecido a la mariposa que todos quieren que se remonte a la más alta de las cumbres del progreso

FUENTES

BOISIER Sergio, Desarrollo Regional, Universidad Autónoma de Manizales, 2007, Mzales

RODRÍGUEZ R Jahir, Desarrollo Regional y Planificación del territorio, Universidad Autónoma, 2008, Mzales.

MEJÍA V. Florencio-Trazado de ferrocarriles y carreteras-1938-Imprenta Oficial- Medellín.

LA TARDE- Pereira

LA PATRIA- Manizales

DIARIO DEL OTÚN- Pereira

-Memorias Foro Itinerante- Universidad + Empresa+ Estado. 2008 Centro Editorial Universidad de Caldas-. Manizales.