

CUESTIONARIO COLOMBIA CHECK

-¿La cifra de 118 años de construcción del Túnel de la Línea es cierta o simplemente se refiere a la primera vez que se pensó en construirlo?

La hazaña de poner en marcha el túnel de La Línea para el provecho y beneficio de los colombianos materializa los sueños creados durante varios gobiernos y por expertos desde 1902, cuando el ingeniero Luciano Battle realizó un viaje hacia el actual municipio de La Plata (Huila) para explorar los valles del Huila y Tolima. En su trayecto de regreso, Battle cruzó el río La Vieja, el paraje de Boquía y Salento (Quindío), hasta llegar a Ibagué y Girardot.

En su informe final, el ingeniero incluyó la opción de conectar el suroccidente y el centro del país atravesando la cordillera Central. Con esta información, en 1913, mediante la Ley 129 del mismo año se ordenó realizar el primer trazo del túnel que atravesaría la cordillera Central y, nueve años más tarde, se ordenó su construcción. No obstante, las obras fueron detenidas debido a la complejidad geológica de la montaña.

En 1940 se retomó la idea de construir el túnel, pero el resultado no fue distinto y en 1950 se declinó la iniciativa para dar prioridad a la vía vehicular. Para 1985, el Gobierno de la época realizó los estudios y diseños de factibilidad para construir un túnel en la montaña, retomando el sueño después de más de tres décadas en las que vías férreas en otras zonas del país recibieron las principales inversiones.

De igual forma, entre 1992 y 2000 se realizaron las fases II y III de los diseños para la construcción del túnel. A lo anterior se suma que antes de 2002 se intentaron llevar a cabo varios procesos de licitación que resultaron fallidos por no tener oferentes ni pólizas que aseguraran el proyecto.

Después de más de 100 años de los primeros planes para establecer este tan esperado e importante paso, en 2004 se tomó una decisión trascendental: hacer el túnel de La Línea por fases. La primera consistió en la construcción del túnel piloto que permitió conocer con mayor precisión las características geológicas e hidrográficas de la montaña.

Para esta primera fase se realizó una licitación pública para adjudicar las obras, que se iniciaron en enero de 2005 y terminaron exitosamente en agosto de 2008. Posteriormente, con una nueva licitación en diciembre de 2008, se dio paso para que en agosto de 2009 se empezara la excavación del túnel de La Línea, obra con la que se materializó el proyecto que cambiará la movilidad carretera en Colombia.

-Ustedes han desmentido la cifra del sobrecosto del 500%, ¿Podrían explicar por qué?

Una claridad en cuanto a las inversiones del proyecto, el contrato llave en mano del año 2009 se acordó por \$629.000 millones. Es preciso aclarar que ese contrato solamente ejecutaba una de las 6 fases del proyecto; en el contrato llave en mano estaban incluidas únicamente las obras correspondientes al túnel principal y una parte de las dobles calzadas de Quindío y Tolima. Las otras fases del proyecto se ejecutaron por medio de otros 23 contratos de obra pública a precios unitarios y contratos de interventoría. Es decir, dentro de esos \$629.000 millones del contrato llave en mano no estaban incluidas la excavación y terminación del túnel piloto; la construcción de las obras anexas por

el Quindío; el intercambiador helicoidal de Versalles; los equipos electromecánicos de todo el proyecto; las inversiones sobre los taludes ni las obras de seguridad que se han construido dentro del corredor existente. Además, tampoco estaba incluido el valor del cambio de revestimiento del túnel principal, la mayor cantidad de obras para superar las longitudes de fallas geológicas y las obras adicionales que se generaron por efecto de la ola invernal del año 2010. Todo lo anterior conllevó a celebrar otros contratos públicos, como estaba previsto desde el inicio del proyecto. Por ello es que luego de terminar los 24 contratos suscritos se definen \$2,9 billones como valor final del proyecto. De esta forma, se demuestra que la interpretación de que el proyecto tuvo un sobrecosto del 500% no se ajusta al costo real del túnel de la Línea.

-¿El estado de la obra es “inconcluso”, como lo afirma la publicación?

¿En qué consiste el proyecto Cruce de la Cordillera Central?

• Consiste en la conexión en doble calzada desde Cajamarca (Tolima) hasta Calarcá (Quindío) con las siguientes obras:

- 30 kilómetros de longitud de doble calzada entre Cajamarca y Calarcá
- 25 túneles (entre los que está incluido el túnel de La Línea)
- 31 viaductos
- 3 intercambiadores viales

En el sector del túnel de La Línea se conformará un sistema de par vial así:

- Sentido Armenia-Ibagué: los usuarios cruzan por el túnel de La Línea (2450 m s. n. m.) con vía de dos carriles unidireccionales.
- Sentido Ibagué-Armenia: los usuarios cruzan la vía existente por el alto de La Línea (3300 m s. n. m.) en dos carriles unidireccionales.

Características del túnel de La Línea

- Es un túnel carretero unidireccional sentido Buenaventura-Bogotá
- Longitud de 8,65 km
- Ancho de calzada de 12,5 m (3 carriles: 2 carriles vehiculares, 1 carril reservado de servicio de emergencia, dos andenes)
- Área de excavación de 100 m²
- Operará con una velocidad de diseño 60 km/h
- Galibo mínimo de operación vehicular de 4,50 m
- Pendiente máxima del 1% ascendente hacia Tolima
- En total tiene 17 galerías de emergencia y conexión con el túnel piloto
- Cuenta con un sistema de drenaje de agua subterránea independiente del sistema de drenaje para aguas en la superficie de la vía.
- Durante la construcción se utilizaron 40.000 toneladas de acero, 450.000 m³ de concreto hidráulico y se excavaron aproximadamente 1.400.000 m³ de roca.
-

Momentos de entrega

El proyecto Cruce de la Cordillera Central se entregará en dos momentos:

Primer momento: 4 de septiembre de 2020 - Segundo momento: abril de 2021

Obras que se entregaron en el primer momento (4 de septiembre de 2020)

Se entregó y se puso al servicio de los colombianos:

- 5 túneles
- (1) túnel de La Línea (8,65 kilómetros)
- (1) túnel de rescate de La Línea (8,5 kilómetros)
- (3) túneles cortos de 343 m, 627 m y 904 m
- 5 viaductos
- 13,4 kilómetros de doble calzada que conformarán un par vial con la vía actual por el alto de La Línea.
- Se conformará un sistema de par vial de dos carriles por sentido, entre la vía existente y la nueva vía construida.
- Los túneles y puentes que entran en operación tendrán equipos electromecánicos (sistemas de ventilación que garantizan flujo de aire, sistemas eléctricos, sistemas contra incendios, circuito cerrado de televisión, sistemas de comunicaciones y sistemas inteligentes de transporte).

Obras para entregar en el segundo momento (abril de 2021)

Se entregarán las obras faltantes y se pondrá al servicio de los colombianos la totalidad del proyecto del Cruce de la Cordillera Central, mencionado en el punto anterior. Se pondrán además en servicio las dobles calzadas construidas desde Cajamarca hasta el portal del túnel de Tolima y la doble calzada desde Calarcá hasta el portal del túnel en el Quindío.

-¿La afirmación anterior podría ser una malinterpretación, dado que aún falta por entregar el segundo segmento del proyecto Cruce de la Cordillera Central, proyectado por ustedes para el abril de 2021?

Respuesta en el ítem anterior.