

# LÍNEA RECTA

A mediados de 2020, según estima el Gobierno, entrará en servicio el famoso Túnel de La Línea, la obra más compleja de las más de 60 que conforman el proyecto Cruce de la Cordillera Central.

**E**l Túnel de La Línea está en la lista de cosas que no deberían pasar en Colombia, pero pasan. Tiene un retraso de cinco años, pues debió entregarse en 2015, y su historia es bien conocida. Prórrogas e incumplimiento en el contrato por parte de la Unión Temporal Segundo Centenario, en cabeza de Carlos Collins. Y además de no haber culminado el paquete de obras que incluye el Cruce de la Cordillera Central, lo que se alcanzó a construir, según se ha documentado, se hizo mal.

De acuerdo con Invías, el plazo del contrato finalizó el 30 de noviembre de 2016 sin entregar las

obras, y “en tal sentido se adelantan las acciones pertinentes y necesarias para garantizar la defensa de los intereses del Estado”.

En una visita realizada por el presidente Iván Duque en enero de este año, el mandatario se comprometió a ponerle el acelerador a esta megaobra. La meta que estableció es que todo el conjunto de obras que conectan a Cajamarca y Calarcá deben estar terminadas para diciembre del año 2020. “Esta obra va a beneficiar a más de 400 municipios de Colombia, y es vital para la competitividad, la productividad, las exportaciones, las importaciones, el comercio y también para el turismo”, dijo en ese momento el presidente.

El Gobierno replanteó la estrategia de ejecución por medio de una gerencia especializada en el interior de Invías y aseguró los recursos para terminar el proyecto, que se encontraba desfinanciado y con obras abandonadas. La inversión total asciende hoy a 2,8 billones de pesos, que corresponden a 30 kilómetros



**Mónica Pardo**  
Periodista  
económica

de doble calzada entre Cajamarca y Calarcá, lo mismo que 31 puentes, 25 túneles, tres intercambiadores viales, dos centros de control y peaje (Bermellón y Américas), una red de suministro de energía eléctrica desde Calarcá y Cajamarca y todos los equipos electromecánicos (sistemas de energía, ventilación, iluminación, detección y extinción de incendios, telecomunicaciones y todos los Sistemas Inteligentes de Transporte) para los 25 túneles.

“Se generó una nueva programación de dos años, garantizando en las vigencias 2019 y 2020 recursos necesarios por 620.000 millones de pesos que demandaba la culminación de las obras. Hoy tenemos todos los frentes en ejecución y con presupuesto garantizado”, explica el director general de Invías, Juan Esteban Gil Chavarría.

## El Gobierno replanteó la estrategia de ejecución y aseguró los recursos para terminar la obra.

### AL FINAL DEL TÚNEL

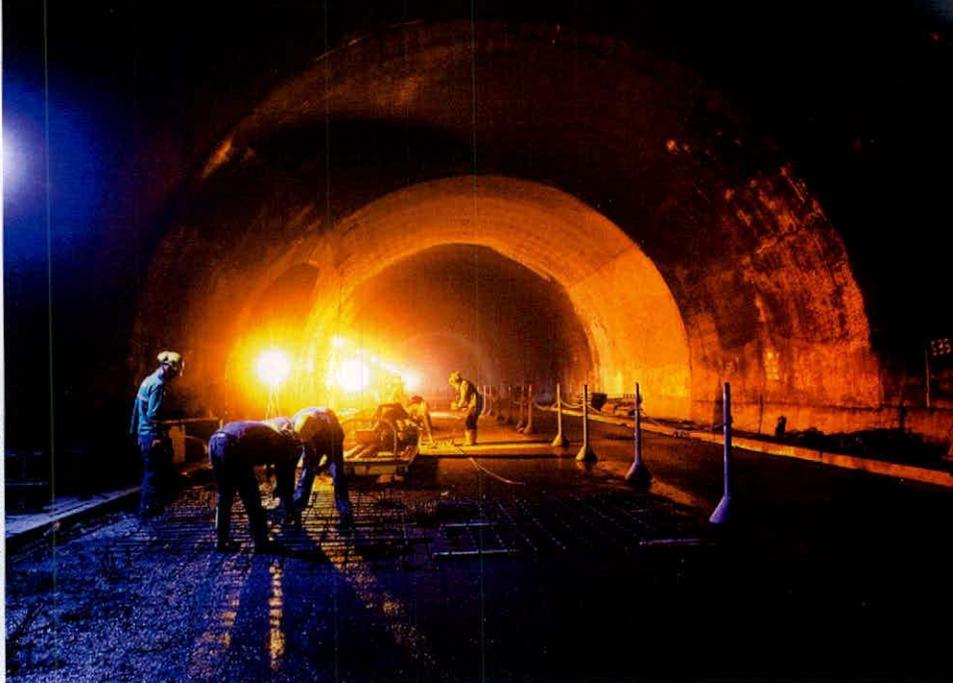
¿Cuáles son los trabajos que faltan por ejecutar? Hoy, el túnel principal (de La Línea) tiene un avance del 95 por ciento en su componente de obra civil. Están terminados los últimos 200 metros de revestimiento y 900 metros de pavimento. También se inició la instalación de los equipos electromecánicos que garantizarán su operación segura a partir de junio de 2020.

El Túnel de Oriente también es clave para la conectividad vial. Los detalles de esta megaobra en la

PÁGINA

44

FOTO: CORTESÍA MINISTERIO DE TRANSPORTE



“Se logró estabilizar los más de tres kilómetros que suman las ocho fallas geológicas por las que atraviesa el túnel, incluida la más crítica, denominada ‘falla de la soledad’, que superó todos los umbrales y tolerancias técnicas establecidas, lo que hace de esta zona una de las más complejas de las obras subterráneas documentadas a nivel mundial. Ello ha requerido la más especializada y reconocida ingeniería para atender el riesgo geológico”, explica Gil Chavarría.

Con respecto a las obras de los 30 kilómetros de segunda calzada, están pendientes las contratadas en mayo de 2019. Se avanza en reparar y culminar 25 puentes, 20 túneles cortos y 18 kilómetros de vías de la segunda calzada. **R**

### CRUCE VITAL

La importancia del Cruce de la Cordillera Central radica en interconectar el centro del país con el occidente y mover la carga de importación y exportación por el Puerto de Buenaventura. “Está en el eje vial más importante para el comercio exterior del país y aumentará nuestra competitividad al conectar el centro con el principal puerto de carga sobre el Pacífico colombiano y promover el desarrollo turístico y logístico de la región”, destaca el director general de Invías, Juan Esteban Gil Chavarría.

Para Jaime Torres, PhD y profesor titular del Programa de Comercio Internacional y Finanzas de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, si bien se reducirá el tiempo de interconexión y el consumo de combustible, la competitividad del país se mejorará marginalmente.

“Enfatizo el término ‘marginalmente’ porque en la competitividad global actual el mejor medio de transporte terrestre por capacidad de carga, seguridad, menor costo y menos contaminante es el ferrocarril. No obstante, el

paso por La Línea (con túnel y sin él) sigue siendo con movilidad de camiones, los cuales son mucho menos eficientes en la competencia global que el transporte férreo”, sentencia.

Cuando entre en funcionamiento el Cruce de la Cordillera Central, el ahorro en tiempo será de 90 minutos para vehículos livianos entre Cajamarca y Calarcá, los cuales pasarán de una velocidad promedio de 18 a 60 kilómetros por hora. Igualmente, se espera reducir el 75 por ciento de la accidentalidad en este corredor vial.