



El área metropolitana



El área metropolitana. El domingo 26 de noviembre del presente año tendrá lugar el referéndum sobre la creación del área metropolitana centro-sur de Caldas, con la que se pretende integrar a Chinchiná, Villamaría, Palestina, Neira y Manizales. Para ganar el referéndum hay que convencer a la mayoría de los habitantes con derecho a voto en esos municipios, de las ventajas de actuar mancomunadamente en diferentes proyectos de desarrollo para el bien de todos. La esperanza es que los promotores de la idea logren despejar el temor que produce alguna posible pérdida de autonomía que les da su calidad de municipios, y hacer que se sientan seguros de que esa autonomía seguirá intacta respecto a todo lo que tenga que ver con su propio progreso individual. El área metropolitana solamente intervendrá en proyectos de contenido supramunicipal. Esta Brujita no sabe qué irá a pasar con este propósito que solo busca

aumentar la capacidad de la región de desarrollar importantes planes comunes. Es una lástima que apenas ahora se esté tratando de poner en marcha, en serio, esta institución, definida por constitución desde la expedición de la Carta de 1991. Creo que es muy beneficiosa para todos. Para muestra un botón. Hace ya muchos años que se creó el área metropolitana de Pereira, y el desarrollo de ese conjunto de municipios –Dosquebradas, Santa Rosa de Cabal, La Virginia y Pereira– es francamente deslumbrante. La creación de nuestra área metropolitana habría logrado con toda seguridad, para los municipios de esta importante región de Caldas, un importante desarrollo, si no igual, al menos cercano al de la región mancomunada con Pereira.

Es necesario entonces todo el esfuerzo de los promotores de esta iniciativa, para que logren seducir a los otros municipios del proyecto de área metropolitana, especialmente a Chinchiná, posiblemente la ciudad menos convencida de las ventajas de esa unión. Chinchiná es una ciudad de importancia trascendental para el desarrollo de la región central de Caldas, y de su pertenencia o no al área metropolitana depende en gran medida el éxito o fracaso de nuestra aspiración.

Después de vivir durante tantos años en Manizales, uno puede reconocer que no siempre los municipios de Caldas han sido bien tratados por su capital. Por

bien tratados por su capital. Por eso fue tan popular la idea de la segregación que lideró Pereira en su momento, olvidando que fueron muchos los proyectos que desarrollaron los dirigentes manizaleños en beneficio de nuestra región. Por tal razón, por ejemplo, el municipio de Viterbo, que estaba a casi dos horas y media de distancia de la capital y solo a una y media de Pereira, escogió quedarse en Caldas a pesar de esa mayor distancia hasta la capital, y rechazar la invitación de pertenecer a Risaralda. A propósito, no sé si todos los habitantes de Manizales son conscientes de que, a partir de la terminación de la concesión Pacífico 3, la situación ha cambiado hasta el punto de que hoy esa ciudad está ahora más cerca, pues la vía por el Túnel de Tesalia pone a Viterbo a una hora de Manizales, en lugar de las dos y media que tomaba antes el viaje por Chinchiná, Pereira y La Virginia. Ojalá los manizaleños sepan aprovechar esa distancia así reducida, para visitar asiduamente la deliciosa Viterbo con su clima generoso, sus gentes amables y descomplicadas y sus reconocidas ofertas gastronómicas.

La Romelia–El Pollo. La vía llamada Autopistas del Café es una importante obra con la cual se ha pretendido mejorar la movilidad entre Manizales, Pereira y Armenia, y unir estas ciudades, en doble calzada, a la red de autopistas del centro y el occidente del país. Ese objetivo sólo se ha cumplido

parcialmente. La primera parte que se construyó, entre Manizales y Chinchiná, efectivamente es una doble calzada, pero su diseño podría haber sido mucho mejor si se hubieran hecho varias rectificaciones en ciertos sectores cuyas curvas, muy cerradas, hacen perder eficiencia a la vía por dificultar la posibilidad de adelantar en tales tramos. Pero de todas maneras constituyó un gran logro en comparación con la vía anterior por El Tablazo y La Violeta. Y se construyó el viaducto de La Estampilla, absolutamente necesario para resolver un problema de falla geológica que siempre había existido en ese sitio. Sin embargo, de Chinchiná en adelante, no se construyó una segunda calzada y siguió existiendo la calzada única por Tarapacá, Santa Rosa y El Boquerón.

Las obras de Autopistas del Café siguieron en construcción en el mejor sector de la vía, el que va de Pereira a Armenia, este sí, una verdadera autopista con todas las de la ley. Paralelamente se han venido mejorando ciertos tramos: se hizo el viaducto helicoidal, y se completó la vía en doble calzada desde allí hasta Tarapacá. Además, se construyó la variante La Romelia–El Pollo, tramo que permitía evitar el congestionado paso por Dosquebradas y Pereira, pero que, por estar diseñado en calzada sencilla, se fue saturando poco a poco hasta volverse un trancón insoportable. Lo que de rebote

complicó mucho la movilidad en Dosquebradas y Pereira, porque parte del tráfico que estaba tomando la variante volvió a la ruta antigua y por lo tanto a atravesar el área urbana.

En resumidas cuentas, en lo que a Manizales respecta, hay doble calzada hasta el puente Doménico Parma en Chinchiná; vuelve a haberla desde Tarapacá hasta La Romelia, y también, después de recorrer la variante, en el sitio en el que se une a la carretera Pereira–Cartago, cerca de Cerritos. O sea que a la integración completa de Manizales a esa red, le está faltando actualmente una obra menor, para convertir en autopista el pequeño trayecto entre Chinchiná y Tarapacá, y, obviamente, lo realmente importante, la construcción de la segunda calzada que resuelva el congestionado tránsito por el trayecto La Romelia–El Pollo.

La buena noticia es que este problema ya va a tener solución: el martes 7 de noviembre se publicó una información de la alcaldía de Pereira, según la cual ya se firmó el contrato para la construcción de esta segunda calzada, con lo que el gran trancón quedará resuelto.

A los dirigentes de Manizales, entonces, solo les queda una tarea menor: conseguir los recursos para los pocos kilómetros de segunda calzada en el tramo Chinchiná Tarapacá que, una vez terminada, permitirá el viaje, todo en doble calzada, desde Manizales hasta

Cali y de allá hacía el sur. E igualmente, en algún momento futuro, hasta Buenaventura.

Para terminar, dos sugerencias adicionales: si la cuerda les alcanza, buscar la construcción de dos obras también pequeñas, pero importantes. Una vía en doble calzada que algún columnista propuso en este diario, entre el estadio de Santa Rosa de Cabal y el puente sobre el río Barbas en la vía Pereira Armenia, que acortaría la distancia de Manizales a Armenia, el túnel de La Línea, Ibagué y Girardot. Y, la segunda calzada de otra vía muy corta, ya existente, entre La Divisa y Tres Puertas, que nos unirá en muy pocos kilómetros con la corta autopista que le construyó de cortesía a nuestra ciudad la Concesión Pacífico Tres, y que nos permitirá aprovechar, cuando se decida construirla, cualquier modernización que se haga a la vía a Medellín.