

Ciudad, puerto y río en tierra de pasillos, bundes y guabinas



Gonzalo Duque-Escobar *

La Dorada, 23 de mayo de 2014.

Tierra de río y vapores

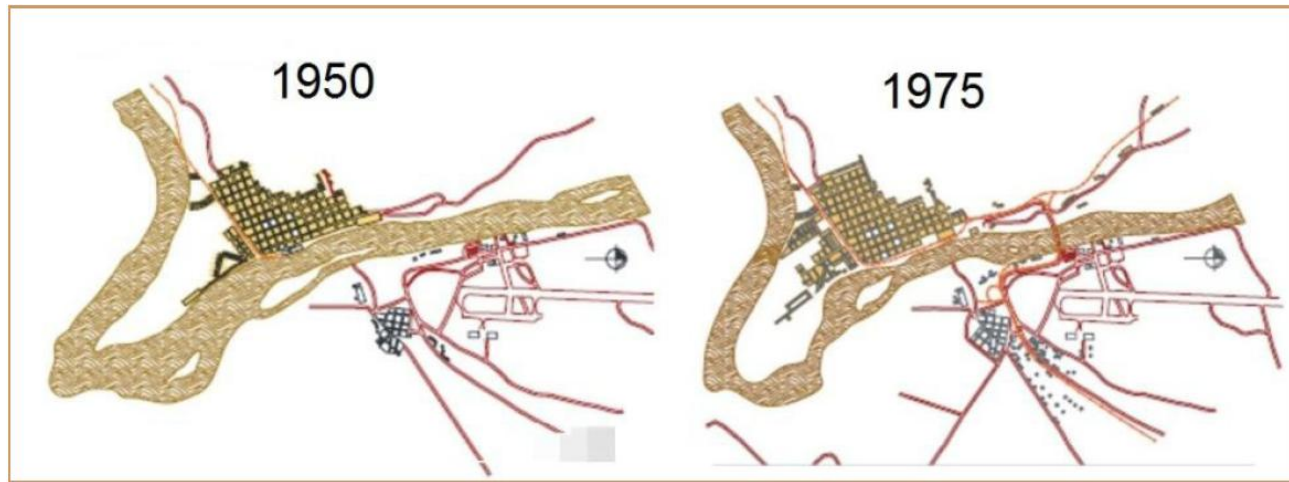
- Desde la Colonia hasta los albores del siglo XX, la hidrovía del Magdalena fue la ruta natural para conectar el Atlántico con el centro andino de Colombia.
- Para convertir el más estratégico de los proyectos Yuma en un instrumento de paz, de conformidad con las enseñanzas de PDP-MC, se deberá abordar el tema del desarrollo regional bajo el presupuesto de que el “territorio”, antes que un espacio de transformaciones, es una construcción social e histórica y como tal un sujeto, lo que emplaza a la sociedad civil a establecer un **diálogo con él a través de la cultura.**



Imagen en: banrepcultural.org

Hoy, cuando se ha emprendido la tarea de recuperar el río Magdalena, entre los grandes desafíos que siempre ha asumido el PDP-MC, surge la necesidad de propiciar las **acciones socio-ambientales** para prevenir la fragmentación social y la desestructuración del territorio, propiciando la **construcción participativa** de las propuestas de desarrollo, para lograr un hábitat sostenible que exprese el deseo de los actores sociales, incluidas las comunidades de base.

Dragado aguas arriba de Conejo para detonar la Ciudad Región



Con el dragado del Magdalena, se establecerá un canal navegable de medio centenar de metros, cuya profundidad de 4,5 pies en el tramo Puerto Berrío-La Dorada, la que se irá incrementando aguas abajo, se podrán movilizar por lo menos 6 millones de toneladas anuales en el corto plazo y 11 millones en el mediano plazo, utilizando naves de poco calado.

Si se draga aguas arriba del puente a Salgar para extender los beneficios de la navegación hasta Honda, además de mitigar las inundaciones en Bucamba, con el desarrollo portuario sobre el eje conurbado Honda -La Dorada, se pueden tomar las decisiones para consolidar un clúster urbano, buscando prevenir conflictos y el aprovechamiento de los grandes beneficios de la multimodalidad relacionada con la convergencia del sistema de transportes.

•Imagen de Ladorada.gov.co

Historia... Ferrocarril y Río en La María

Red férrea de Colombia. Adaptado de la ANI por GDE.



Antonio Acosta, ... establece hacia el año de 1886 un leñateo en el puerto denominado Conejo...

Finalizada la Guerra de los Mil Días en 1904... la compañía inglesa "The Railway Company" emprende la construcción del **FFCC desde Honda hasta la quebrada de Yeguas**.

Terminada la obra, el personal cesante se establece al norte **en las riberas menos difíciles** del Magdalena, conformando el pequeño poblado La María, ubicado en la parte sur del "Barrio Conejo y Dorada vieja".

En 1908 cuando llega a Facatativá el Ferrocarril de Girardot, se establece la **primera comunicación férrea** de la Capital de la República con el Magdalena.

En 1921 se transforma el Ferrocarril de la Sabana en Ferrocarril de Cundinamarca, y el gobierno departamental asume entre obras, llevar el tren hasta **Puerto Salgar** en el Magdalena.

Imagen (adaptada), en: ladorada-caldas.gov.co. El río corre hacia el Norte y el recuadro muestra el puente actual, cuya congestión explica el proyecto de un nuevo puente sobre el Magdalena, en La Dorada.

Un Ferrocarril Cafetero y el Tren La Dorada-Bogotá

- Colombia debe articular el sistema férreo nacional. En comparación con el modo carretero, mientras el río es seis veces más económico para la salida de los contenedores al mar, el tren reduce los fletes tres veces.
- Sacar un contenedor de Bogotá por el modo carretero, cuesta U\$2600 a Cartagena y U\$ 2100 a Buenaventura, mientras desde Cartagena hasta Asia cuesta US1500.
- En lugar de poner a competir a lo largo del Magdalena: ferrocarril, carretera y río, Colombia debe articular los mares con un Ferrocarril entre Buenaventura y Urabá, y empalmar el sistema férreo con un sistema transversal de trenes que pase por La Dorada: el Ferrocarril Cafetero por Caldas, que aprovecharía las rocas estables del Stock de Manizales, para un túnel más económico por el costado norte de Cerro Bravo donde la cordillera se estrecha, que en lugar del Túnel de La Lora vecino a La Línea cruzando un ambiente de rocas poco competentes.
- Para un Canal Interoceánico, además de la hidrovía de Atrato, el Ferrocarril Verde Urabá - Cupica transitando por la margen del lado de Antioquia y no del Darién, sería la fórmula.



Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura, Ricardo Ramirez. P. Adaptado GDE

Red férrea de Colombia.
Adaptado de la ANI por GDE.

Magdalena Centro MC: Tierra de bundes, pasillos y guabinas 1

- Cuenta el MC con **cerca de 500 mil habitantes** de etnias y culturas diversas, y un potencial para desarrollar una plataforma logística soportada en el eje urbano Honda-La Dorada, asociada a la convergencia del sistema multimodal, articulando el Centro y Occidente de Colombia.
- Recurso hídrico en la zona de alta precipitación de Pensilvania, Samaná y Norcasia; Hidrocarburos, Asfaltos, Uranio, Geotermia y Carbón; Mármol, Calizas y Caolín; Esmeraldas y Oro; Plomo y Zinc.
- Biodiversidad por pisos térmicos con variadas zonas de vida en climas y bosques secos a muy húmedos; humedales del Magdalena y ecosistema de páramo; suelos fértiles en tierras frías y cálidas.
- Ganadería, Piscicultura, Caucho, Avicultura, Porcicultura, Ovinocultura y Pesca; Café, Caña panelera, Caucho, Papa, Plátano, Maíz, Yuca, Algodón, Fríjol, Cacao, Aguacate, Legumbres, Hortalizas y Frutas de climas frío, templado y cálido.
- Turismo rural y Ecoturismo; Medios de Transporte; Recreación, Paisajes naturales, Rutas turísticas, Oferta cultural, Ferias y jolgorios.
- Imagen La Dorada-Honda , adaptada de lunazul.ucaldas.edu.co



Magdalena Centro MC: Tierra de bundes, pasillos y guabinas 2

- El MC comprende territorios de municipios de Cundinamarca, Caldas, Antioquia y Boyacá donde tiene jurisdicción la Diócesis de La Dorada Guaduas (ver figura), pero también debe incluir los municipios del norte del Tolima desde Herveo hasta Honda, para no desestructurar el territorio.
- Posición geoestratégica, Suelos fértiles en especial el Valle del Magdalena, El Magdalena como hidrovía, Sistema de transporte ferroviario, Ruta del Sol y Autopista Medellín Bogotá, Sistema hidroenergético, Red de oleoductos, Aeropuerto de Flandes y vecindad de El Dorado, Distribución demográfica, Cercanía a una Megalópolis (Bogotá) y vecindad con Medellín y el Eje Cafetero.
- Factor demográfico asociado a su población no polarizada, dada la distribución y tamaño de las cabeceras municipales, aunque la conectividad, afectada por factores topográficos y estado de las vías, al reducir la movilidad, impide el papel del transporte rural como catalizador de la reducción de la pobreza.

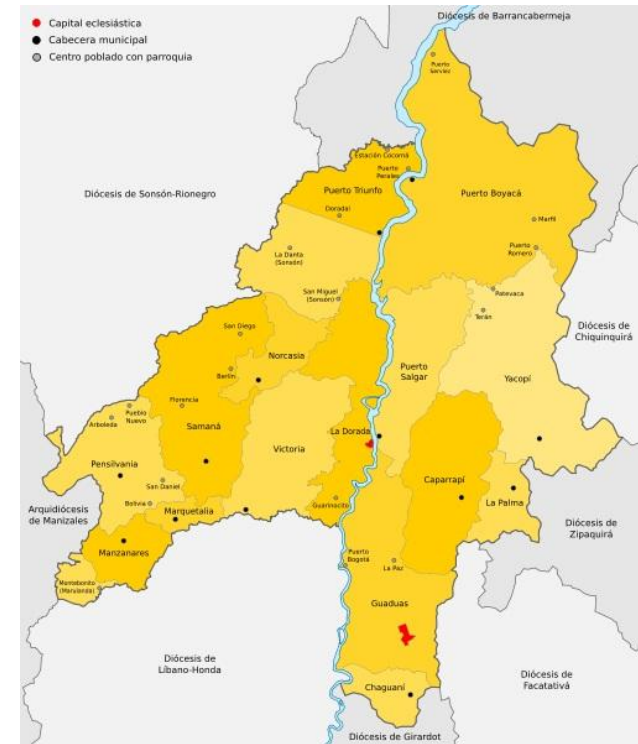


Imagen. Diócesis La Dorada-Guaduas: La Dorada, Manzanares, Marquetalia, Norcasia, Pensilvania, Samaná, Victoria, Montebonito, Caparrapí, Chaguaní, Guaduas, La Palma, Puerto Salgar, Yacopí, Puerto Boyacá, Puerto Triunfo, La Danta y San Miguel. Fuente, PDP

Habrá que potenciar la multimodalidad desarrollando el eje fluvial Honda - La Dorada

Se requieren **tres condiciones** para conformar una Ciudad Región: 1- articularse a un centro urbano a menos de 2 o 3 horas de distancia, 2- de igual nivel de relevancia, y 3- que sea económicamente complementario.

Extendiendo el dragado aguas arriba de Conejo, Honda podrá **generar sinergias** con La Dorada al conformar una Ciudad Región si deciden complementar sus economías.

Al conurbar el territorio y conformar una **plataforma logística**, el Magdalena Centro puede desarrollar un **clúster urbano** como estrategia que previene los conflictos vistos en Buenaventura, asociados al desarrollo indeseable de un enclave portuario .

- S  la **urgencia de las megalópolis** como Bogotá, es volverse internacionalmente competitivas y manejar problemas de escala, la de las ciudades intermedias es conurbarse o conformar una ciudad región en lugar de competir, para consolidar un clúster urbano y no palidecer.
- Entre tanto, los **pequeños poblados** deben articularse a un centro urbano vecino de mayor nivel de relevancia, desarrollando una competencia específica de cara a las necesidades de dicha ciudad.
- Mientras Bogotá es la única megalópolis de Colombia, Medellín es una **ciudad intermedia grande** que debe conurbarse con el Eje Cafetero, y Pereira y Manizales dos **ciudades intermedias pequeñas** cuya suerte depende de su capacidad para articularse entre sí, buscando la complementariedad económica para no sufrir procesos de vaciado desde Cali y desde Medellín.

El Eje Honda - La Dorada, podría acercarse a los 200 mil habitantes en 25 años

La Dorada por ser **puerto de convergencias**, podría enfrentar graves conflictos al duplicar su población, o en su defecto potenciar su desarrollo espacializando las funciones urbanas para transformarse en una **ciudad intermedia**.

Honda y La Dorada pueden conurbarse manteniendo una **estructura de núcleos urbanos autosuficientes**, al tiempo que podrán desarrollar competencias surgidas de sinergias para aprovechar las **ventajas comparativas complementarias**: de la convergencia del sistema de transporte y de la navegabilidad del Magdalena.

- Para transformarse en ciudad intermedia, La Dorada deberá espacializar sus funciones urbanas, así:
- **Las zonas industriales** que se valoran por su posición con respecto a los medios de transporte, deben ubicarse de cara a los medios de transporte, buscando la multimodalidad del sistema soportada en la convergencia del sistema de ferrocarriles y autopistas, con un desarrollo portuario lineal.
- **Las zonas residenciales** que valen por su función estética y paisajística, deben ubicarse lejos del paisaje de chimeneas de las zonas industriales, donde ruidos, vapores y vibraciones se suman a la polución y vertimientos fabriles. La descentralización de la infraestructura social y productiva y la densificación urbana, son la clave par el desarrollo de ciudades sostenibles.
- **Las zonas comerciales** que suelen coincidir con los Centros Históricos, al estar constituidas por los viejos inmuebles que le imprimen el carácter a la ciudad, deben mitigar la amenaza del deterioro y la informalidad, como causa de los procesos de degradación e inseguridad.
- **Las zonas de servicios** que suelen valorarse por su nivel de equipamiento, requieren promover la movilidad soportada en la eficiencia del transporte público colectivo, la peatonalización de los espacios y las ciclorrutas, en lugar del carro y la moto; debe impulsarse los centros de educación, investigación y convenciones; los cómodos hoteles y hospitales con servicios complejos, y las instalaciones culturales, recreativas y deportivas.

Epílogo

- La apropiación del Magdalena Centro por las comunidades de base, a partir de las acciones socioambientales de carácter participativo con visión de futuro, emprendidas por el PDP-MC como ONG articuladora del apoyo institucional y del aporte cívico de los pobladores de este territorio, además de constituirse en verdaderos hechos de Paz son la ruta para hacer de la navegación del río Magdalena un proyecto sostenible .
- Gracias a la posición geoestratégica del territorio y a la navegación del Magdalena, puede surgir un nuevo escenario urbano-regional en el Magdalena Centro, si se fortalece la multimodalidad conurbando La Dorada con Honda, y si se construye el Ferrocarril Cafetero, que saliendo de La Dorada cruzaría la Cordillera Central, para articular el centro de la Región Andina con el Eje Cafetero y con los dos mares de Colombia.

Fuentes Bibliográficas 1

- Ciencia, tecnología y ruralidad en el POT de Caldas. Duque Escobar, Gonzalo (2013). In: Instalación del Comité Regional de Ordenamiento Territorial de Caldas, Agosto 20 de 2013 , Gobernación de Caldas. en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/9875/>
- Colombia: infraestructura, competitividad y transporte, en: <http://godues.wordpress.com/2014/03/27/colombia-infraestructura-competitividad-y-transporte/>
- Construyendo paz en el Magdalena Medio. (2010) La Patria <http://www.bdigital.unal.edu.co/1899/1/gonzaloduqueescobar.201010.pdf>
- Eje Cafetero: fortaleza minero-industrial y posibilidades agropecuarias. (2012) La Patria . <http://www.bdigital.unal.edu.co/6656/1/gonzaloduqueescobar.201222.pdf>
- El llanto de Yuma bajo el cielo de Guarinocito. (2010) Ed. Circular RAC 561. <http://www.galeon.com/gonzaloduque/yuma.pdf>
- El territorio como sujeto en el contexto del Magdalena Centro. (2012) In: Jornada de Formación de la Diócesis de La Dorada, PDP-MC. , Enero 23 a 27 de 2012, Rionegro Antioquia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/5705/1/gonzaloduqueescobar.20123.pdf>
- El territorio del Guarinó. (2011) In: Encuentro de Alcaldes Electos de los Municipios de la Cuenca del Guarinó, 12/11/2011, Recinto del Pensamiento - Manizales. <http://www.bdigital.unal.edu.co/5407/1/gonzaloduqueescobar.201178.pdf>
- Eje Cafetero: elementos para una visión prospectiva. Duque Escobar, Gonzalo (2013) Documento de discusión. <http://www.bdigital.unal.edu.co/10948/1/gonzaloduqueescobar.201336.pdf>
- El transporte rural y el desarrollo de Caldas (2010) La Patria. <http://www.bdigital.unal.edu.co/2444/1/gonzaloduqueescobar.201023.pdf>
- Energía... a recuperar la senda perdida. (2012) La Patria . <http://www.bdigital.unal.edu.co/7574/1/gonzaloduqueescobar.201235.pdf>
- Ferrocarril Cafetero para Colombia <http://godues.wordpress.com/2014/02/04/ferrocarril-cafetero-para-colombia/>
- Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia, en: <http://godues.wordpress.com/2014/01/08/ferrocarril-interoceanico-para-colombia/>
- Ferrocarriles: Integración y progreso para Colombia, en: <http://godues.wordpress.com/2011/01/08/>
- Fundamentos De Economía Y Transportes (2006) Texto para el modulo de Economía del Transporte, Posgrado en Vías y Transportes. UN., sede Manizales. <http://galeon.com/economiaaytransportes>
- Geología económica del Eje Cafetero, en: <http://godues.blogspot.com/2007/12/geologia-economica-del-eje-cafetero.html>
- Infraestructura para la Ecorregión Cafetera, en: <http://godues.wordpress.com/2014/02/23/infraestructura-para-la-ecorregion-cafetera/>

Fuentes Bibliográficas 2

- La identidad del territorio caldense. <http://godues.wordpress.com/2013/07/08/>
- La navegación del Magdalena y la Conurbación Honda – La Dorada, en: <http://godues.wordpress.com/2013/05/24/>
- La navegación por el Magdalena. (2008) Notas para el Posgrado en Economía del Transporte <http://www.bdigital.unal.edu.co/1664/1/gonzaloduqueescobar.20086.pdf>
- Paisaje Cultural Cafetero: Bioturismo y ruralidad en la Ecorregión Cafetera, Duque Escobar, Gonzalo (2011) In: Paisaje Cultural Cafetero: amenazas y oportunidades. Auditorio de Confamiliares de Caldas <http://www.bdigital.unal.edu.co/4541/>
- Plan de Acción Inmediato - PAI para el municipio de La Dorada 2010. (2010) Reporte técnico. Corporación Aldea Global. <http://www.bdigital.unal.edu.co/2093/1/gonzaloduqueescobar.201016.pdf>
- Plan de ordenación y manejo ambiental cuenca del río Guarinó: fase prospectiva. (2009) Reporte técnico. Corpocaldas, Manizales. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1696/1/gonzaloduqueescobar.20099.pdf>
- Pobreza y ruralidad cafetera. Duque Escobar, Gonzalo (2012) La Patria . <http://www.bdigital.unal.edu.co/9081/1/gonzaloduqueescobar.20132.pdf>
- Problemáticas y potencialidades en Caldas. (2011) Primer Acto Entrega de Sellos Verdes. Partido Verde Caldas <http://www.galeon.com/cts-economia/sello-verde.pdf>
- Prospectiva para el desarrollo magdalenense. (2012) La Patria . <http://www.bdigital.unal.edu.co/6576/1/gonzaloduqueescobar.201221.pdf>
- Puerto Multimodal de La Dorada, en: <http://godues.wordpress.com/2014/01/25/puerto-multimodal-de-la-dorada/>
- PUERTOS SECOS Y MULTIMODALIDAD, en: <http://godues.wordpress.com/2014/01/05/puertos-secos-y-multimodalidad/>
- Rutas para la Alianza Pacífico: ferrocarriles e hidrovías clave para Colombia, en: <http://godues.wordpress.com/2014/02/11/11704/>
- Seis diálogos con el territorio – Gonzalo Duque Escobar (2012). Módulo en Teoría del Medio Ambiente. Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo. <http://godues.wordpress.com/2012/05/13/seis-dialogos-con-el-territorio-abril-de-2012/>
- Temas de Caldas, en <http://godues.wordpress.com/2014/02/21/temas-de-caldas/>
- Temas de ordenamiento y planificación del territorio, en: <http://godues.wordpress.com/2012/01/27/>
- Sistema férreo, la clave para la competitividad, en: <http://godues.wordpress.com/2014/04/28/sistema-ferreo-la-clave-para-la-competitividad/>
- Sobre el Aeropuerto Santiago Vila, en Flandes. (2009) <http://gduquees.blogspot.com/2009/04/sobre-el-aerpuerto-santiago-vila.html>
- Sobre las alternativas de la vía al Magdalena, en: <http://godues.wordpress.com/2013/02/04/4765/>
- Universidad, educación y región. <http://www.bdigital.unal.edu.co/5854/>



GRACIAS

PONENCIA PRESENTADA A NOMBRE DE LA U.N. DE COLOMBIA Y LA SMP DE MANIZALES EN EL FORO "INTEGRACIÓN REGIONAL EN TORNO A LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MAGDALENA", REALIZADO EN LA DORADA POR EL PROGRAMA DE DESARROLLO PARA LA PAZ DEL MAGDALENA CENTRÓ PDP-MC EL 23/05/2014.

* Gonzalo Duque-Escobar, Profesor de Economía del Transporte en la Especialización en Vías y Transportes del programa de Ingeniería Civil, y de Teoría del Medio Ambiente en la Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo de la Escuela de Arquitectura y Urbanismo, de la Universidad Nacional de Colombia. <http://gonzaduque.es.tl>

Imágenes: Portacontenedores por el Magdalena, en: innovacionatl.com y naviera.com