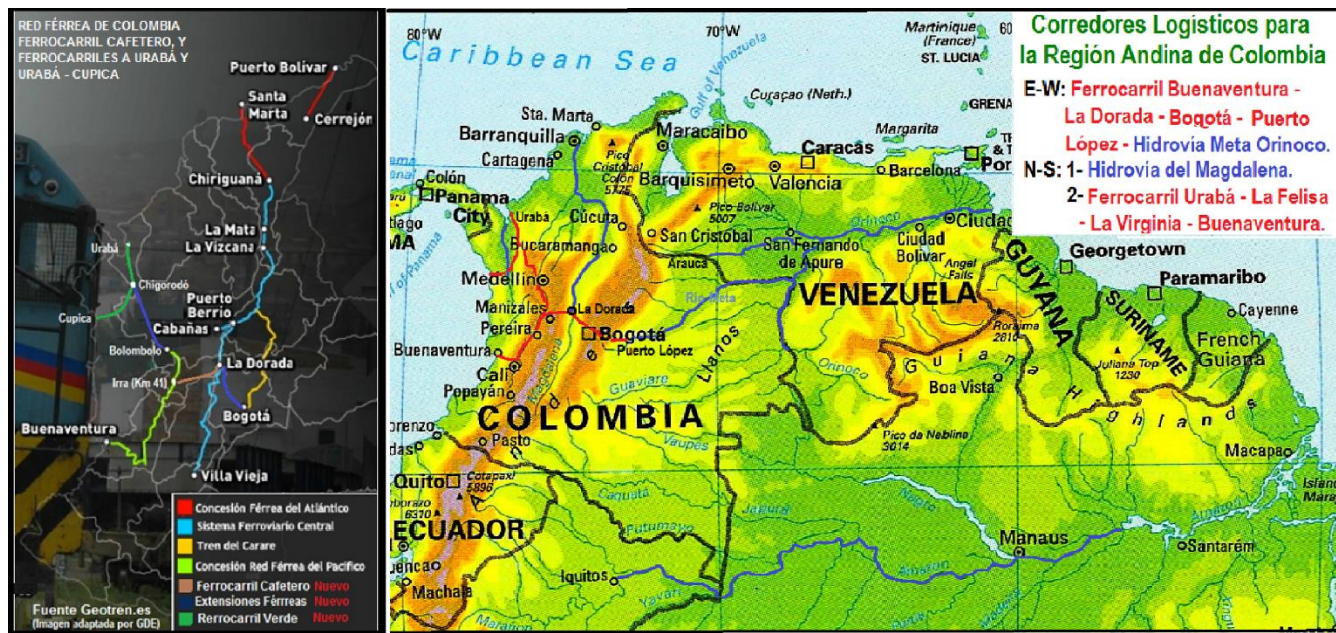


Caldas se inserta en los Corredores Logísticos



Por: Gonzalo Duque

Acaba de aprobarse el PND 2014-2018, donde se contemplan tres clases de proyectos: unos denominados estratégicos, que por ser los priorizados, cuentan con recursos asignados o comprometidos; otros llamados visionarios que por estar en proceso de formulación, podrán obtener recursos para ser llevados a fase tres, pudiendo ser incluidos a futuro o eventualmente encontrar recursos para su desarrollo temprano, así no estén en el plan de obras de este gobierno; y los terceros llamados de interés regional, constituidos por aquellos que pueden encontrar fondos locales en una alianza público privada APP.

En la región, entre los primeros aparece el dragado del Magdalena, cuyo objeto es poner en operación la hidrovía del Magdalena desde aguas abajo de La Dorada, y Pacífico Tres con la variante Tesalia, vía que al desplazar a la troncal de occidente dejará el terreno abonado para implementar un corredor urbano, libre de tractomulas, entre Pereira y Manizales. En los proyectos visionarios, aparece el Ferrocarril Cafetero y han salido del PND el puerto profundo de Tribugá y el Aeropuerto del Café como tal, dado que en el segundo caso se ha dejado un "comodín".

Adicionalmente, en materia de infraestructura del transporte hay otras obras de importancia para Manizales y Caldas, como son el avance del Tren de Occidente desde Zarzal a La Virginia para luego llegar a La Felisa, y el mejoramiento sustantivo de dos carreteras financiadas por APP que remontarán la Cordillera Central: una ya adjudicada entre La Esperanza y Cambao que pasa por Líbano y Armero, y otra en proceso de ajustes entre Chinchiná y Mariquita que pasaría por Padua y Fresno, la que sería adjudicada en el segundo semestre del año 2015.

De lo anterior se colige: primero, que no solo las prioridades en Caldas no coinciden con las de la Nación, sino que faltan acuerdos en el Eje Cafetero sobre la materia para salir adelante con proyectos de impacto regional,

como el Aeropuerto del Café, obra que se complementa con Matecaña, necesaria para resolver la condición mediterránea del Paisaje Cultural Cafetero. Y segundo, que la visión marítima de la ecorregión centrada en la ensenada de Tribugá, por razones ambientales deberá replantearse llevando el puerto al sur de la bahía donde se protege de la corriente marina, para fundarlo en rocas, alejarlo del Parque Natural de Utría y destinarlo a carbón colombiano y petróleo venezolano, dado que el volumen de contenedores que podría llegarle sería insuficiente.

En consecuencia, queda el llamado a la integración regional partiendo de cuatro objetivos: uno, que el núcleo urbano más activo y futuro polo del desarrollo en la ecorregión cafetera estaría en Honda-La Dorada, como nodo fundamental del sistema logístico de carga, gracias a la Hidrovía del Magdalena; dos, que las opciones de este lado estarían entre La Virginia y La Felisa, gracias a la conexión del Ferrocarril Cafetero con en el Corredor Férreo del Cauca, medio que deberá desarrollar una doble conexión entre Urabá con Cupica y Buenaventura para articular nuestros mares; tres, que así como el Ferrocarril Cafetero es la ruta transversal expedita para conectar el Occidente a la Hidrovía del Magdalena, habrá que continuar con él a la Sabana; y cuatro, que si en Europa los puertos se suceden cada 100 km, Cupica, Tribugá, Buenaventura y Tumaco, podrán tener espacio a futuro, previendo el desarrollo marítimo colombiano de cara a la Cuenca del Pacífico.

Y así como el Ferrocarril de Panamá (1855) permitió integrar las costas del Pacífico americano con la Cuenca del Atlántico, en un plano de mayor nivel de desarrollo el Ferrocarril Cafetero nutriría la cadena de valor de dos corredores logísticos, que integrarían las regiones mediterráneas de Colombia a las dos mayores cuencas de la economía planetaria: Un corredor Norte-Sur, llevando el tren que viene de Buenaventura y pasa por el Eje Cafetero, hasta Urabá; respecto a Cartagena, Urabá reduce la distancia al mar para Medellín un 40 %. Y otro corredor Oeste-Este, extendiendo la Red Férrea Buenaventura-La Dorada a Bogotá y a la Hidrovía Meta-Orinoco para salir al Atlántico en el Delta de Amacuro; el Meta es navegable en una longitud de 850 km, durante el 90% del año.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/economiaaytransportes> [Ref.: La Patria. Manizales, 2015.05.25] Imagen: La Dorada y Urabá Corredores en los Logísticos N-S y E-W de Colombia

Relacionados:

Ciudad, puerto y río en tierra de pasillos, bundes y guabinas. <http://www.bdigital.unal.edu.co/12623/>

Colombia mira a la Cuenca del Pacífico <http://www.bdigital.unal.edu.co/4102/>

Ferrocarril Cafetero para Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/11703/>

Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/11520/>

Ferrocarriles e hidrovías clave para Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/11857/>

Nuevo Túnel Cumanday, bimodal y competitivo <http://www.bdigital.unal.edu.co/39638/>

PACÍFICO COLOMBIANO <https://godues.wordpress.com/2012/12/30/pacifico-colombiano/>

Puerto Multimodal de La Dorada <http://www.bdigital.unal.edu.co/11655/>

Sistema Bimodal Cafetero para la Región Andina <http://www.bdigital.unal.edu.co/39715/>

Sistema férreo, la clave para la competitividad <http://www.bdigital.unal.edu.co/12428/>

Sistema multimodal en la Región Andina: Propuestas para el PND <http://www.bdigital.unal.edu.co/47476/>

Una salida al mar para el occidente colombiano <http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/>

Imágenes de complemento:

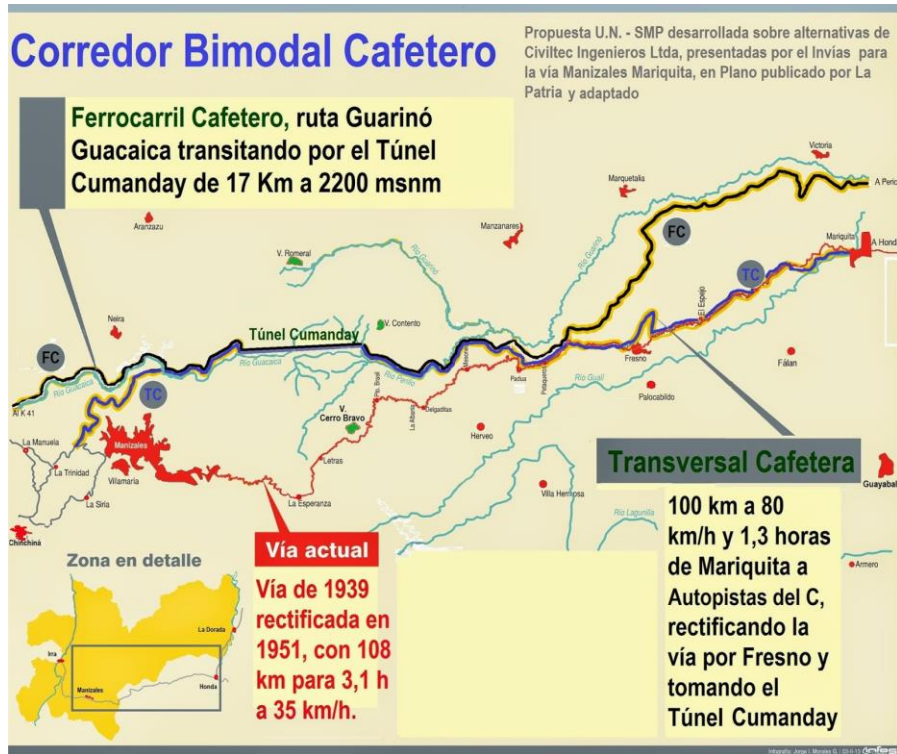


Imagen: Sistema Bimodal Cafetero: Ferrocarril Cafetero y Transversal Cafetera.



Imagen: Ferrocarril Urabá – Cupica e Hidrovia del Atrato