

Entre utopías y previsiones



Por: Gonzalo Duque-Escobar

Nuevos tiempos y circunstancias como las que vive Colombia, permiten partir de las proezas del pasado para construir visiones que permitan enfrentar los complejos retos con obras y empresas, intentando en lo posible cambios estructurales a nivel regional, con propuestas posiblemente utópicas de las cuales haré mención. Esto, al observar proyectos antes impensables, como la Ruta del Sol que reducirá la distancia entre Bogotá y Santa Marta a 10 horas, las Autopistas de la Montaña o Pescadero-Ituango en el Cauca medio, con 2,4 millones de kilovatios que lo convertirán en la mayor hidroeléctrica del país.

Hace años al prospectar el escenario energético regional en el proyecto Caldas Siglo XXI, pude observar que en las cuentas regionales de Antioquia el sector hidroeléctrico volvía centavos el textilero, y que el ingreso portuario por Buenaventura hacía pesos el azucarero del Valle. Seguramente otra hubiera sido la historia de Manizales de haber adquirido la Chec para Caldas, o cruzado en 1927 la Cordillera como lo concibieron quienes proponían prolongar el FFCC del Pacífico venido de Zarzal hasta Armenia, para integrarlo al Ferrocarril del Tolima con una ruta paralela a la carretera y un túnel en La Línea, cuando el meridiano económico de Colombia pasaba por el Eje Cafetero, idea que no fructificó entonces.

Para ver el impacto de los sistemas de transporte, es bueno recordar que Pereira se favorece de la vía Irra-La Felisa cuyo puente sobre el río Cauca se construye en 1964, por un impacto que sumado al de

la carretera de La Línea le causa a Manizales la pérdida de protagonismo como nodo de convergencia del comercio regional, tras el declive de la economía por las rutas que se abren en 1939 dirigidas a Neira-Salamina, Anserma-Riosucio y Fresno-Mariquita. Igualmente Santágueda, aeródromo concebido en 1939, al perder hegemonía frente a Matecaña desde 1947, debe ceder paso a La Nubia en 1956.

En primer lugar, el modelo urbano que obliga a pensar más allá de Manizales, para consolidar la subregión centro-sur mediante un sistema integrado de movilidad y equiparla con zonas industriales diferenciadas según el modo de transporte: en el Km 41 para llegar al FFCC, y en Palestina-Chinchiná para los destinos de Aerocafé extendido a 3600 m para reducir fletes y alcanzar mercados a 5000 millas. Ese nuevo modelo de ciudad verde y descentralizada debe incorporar a Villamaría por su potencial ecoturístico y posibilidades residenciales, para no presionar escenarios con vocación hídrica y amenaza volcánica asociada a Cerro Bravo, sin clonar las experiencias e imprevisiones de La Florida y La Pradera que poco le aportaron a la preciosa villa, por donde avanzó el FFCC de Caldas en 1926.

En segundo lugar, la salida al Caribe, de un lado con el FFCC de Occidente avanzando a Urabá por donde debe llegar Antioquia para reducir la distancia al mar en un 40% respecto de Cartagena, con fletes 3 a 4 veces inferiores a los carreteros: esto dado que la salida al Atlántico para el Occidente Colombiano no es el ferrocarril Medellín-Puerto Berrío-Santa Marta. Y que para el centro de Colombia es la navegación del Magdalena, proyecto para el que el Presidente Santos anuncia al instalar el actual Congreso una inversión de \$0,7 billones destinados al dragado entre Barranca y La Dorada. Al respecto, debo advertir que el futuro de Tribugá estará ligado a la integración de los dos mares por Colombia: mientras un puerto apenas llega a 2 o 3 millones de toneladas año y el binomio ciudad-puerto al doble, un ferrocarril interoceánico por el Chocó biogeográfico alcanzaría a movilizar mínimo 40 millones de toneladas por año.

Y tercero, la vía al Magdalena que sustituye al Cable Aéreo de 1922 y a la Carretera de 1939, pero vista no con la visión parroquial de una simple salida a Mariquita, sino como un corredor logístico integrando regiones con nodos en Pereira y Bogotá al cruzar el Triángulo Cafetero donde habita el 54% de los colombianos y se genera el 62% del PIB de la Nación, con el Túnel Cumanday para la Transversal Cafetera por Letras, obra subterránea que de concebirse visionariamente desplazaría el centro de gravedad del occidente colombiano sobre el eje Pereira-Manizales.

Finalmente, aunque el Túnel Cumanday al penetrar los estables granitos de la cordillera podrá resultar más económico, dada su longitud deberá ser una obra subterránea doble, donde la “bancabilidad” se puede generar de múltiples beneficios, como una reducción de 20% en los costos del transporte de carga gracias al impacto de reducir la distancia Pereira-Bogotá a cuatro horas, o entre Manizales y Mariquita a una hora, de optar por el Túnel Cumanday de 24 km y el de Cocoló de 6 km para que la vía Pereira-Bogotá resulte 50 km más corta por este lado que transitando por el Túnel de la Línea.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/economiaaytransportes> [Ref. La Patria, Manizales, 2012-10-29]

Imagen: FF CC de Caldas. Mural del Maestro Luis Guillermo Vallejo en Manizales.

Relacionados:

- *Aerocafé: visión o ilusión para el desarrollo regional.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/4646/>
- *Alternativa verde para el ferrocarril del Chocó biogeográfico.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/3724/>
- *Colombia geoestratégica.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/1585/>
- *Décadas de oro de la centenario SMP.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/6805/>
- *Del altiplano al eje Urabá-Tribugá.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/5785/>
- *Eje Cafetero: fortaleza minero-industrial y posibilidades agropecuarias.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/6656/>
- *Eje Cafetero: perfil de las ciudades.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/6092/>
- *Energía... a recuperar la senda perdida* <http://www.bdigital.unal.edu.co/7574/>
- *Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/1601/>
- *La navegación por el Magdalena.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/1664/>
- *Manizales: funciones urbanas y metropolitanas.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/>
- *Multimodalidad y nuevo puente en “La Glorieta Nacional”* <http://www.bdigital.unal.edu.co/8184/>
- *Nuestros mares en la economía planetaria* <http://www.bdigital.unal.edu.co/2348/>
- *Prospectiva para el desarrollo magdalenense* <http://www.bdigital.unal.edu.co/6576/>
- *Sueños en el tintero* <http://www.bdigital.unal.edu.co/6196/>