

Propuestas SMP para la competitividad regional



Por: Gonzalo Duque-Escobar

Con el lema “Manizales con más oportunidad de Emprendimiento, Competitividad y Empleo”, se desarrolla un importante proceso liderado por la administración municipal, en el cual con los actores sociales locales se propone crear una política pública sobre la materia. Al respecto, me permitiré presentar dos elementos estratégicos conexos, asociados a la dimensión económica de la competitividad, que dado su alcance suprarregional quieren mayores niveles de gestión.

El primero, un sistema intermodal de carga para el país, que se puede implementar convirtiendo la posición geoestratégica de nuestro territorio en ventaja competitiva, si para el efecto expandimos el sistema ferroviario buscando articular la región Andina al permitir salir desde el Altiplano hasta los mares en Urabá y en Buenaventura; esto mediante el Ferrocarril Cafetero que cruzaría la Cordillera Central a través de un túnel por el Norte de Cerro Bravo para el paso de un tren, que uniría a La Dorada con el Km 41; y luego mediante la proyección del Corredor Férreo del Cauca operando como corredor logístico desde el Eje Cafetero, al unir al Pacífico con el Atlántico con una nueva línea que transitaría a través de túneles y viaductos, así: al Sur de La Virginia, construyendo la variante de Loboquerrero en lugar de remontar la cordillera por La Cumbre, lo que supone hacer eficiente el Ferrocarril del Pacífico; y al Norte del Km 41 construyendo el nuevo Ferrocarril de Antioquia a Urabá según lo propuesto en 1905 por Carlos E. Restrepo.

Con ambos proyectos pasando por el Eje Cafetero tendríamos un sistema intermodal de carga que beneficiaría a Manizales, soportado en corredores logísticos apalancados en trenes e hidrovías, dos

medios que de contar con carga suficiente, pueden resultar varias veces más económicos que la tractomula, si es que se desarrolla la locomotora del carbón andino y se planifica la inversión en infraestructura conectando los centros de generación de carga de Colombia. Adicional a este corredor logístico entre Urabá y Buenaventura con salida a la Hidrovía del Magdalena y al Altiplano, el sistema permite una tercera conexión férrea entre Urabá y Cupica que articularía nuestros mares, conformando así el Ferrocarril Verde como paso interoceánico que se complementaría con la hidrovía del Atrato hasta Vigía del Fuerte. Dicho ferrocarril de 260 km marchando por Chigorodó en el Urabá antioqueño, no afectaría el Parque Natural de los Katíos en el Darién.

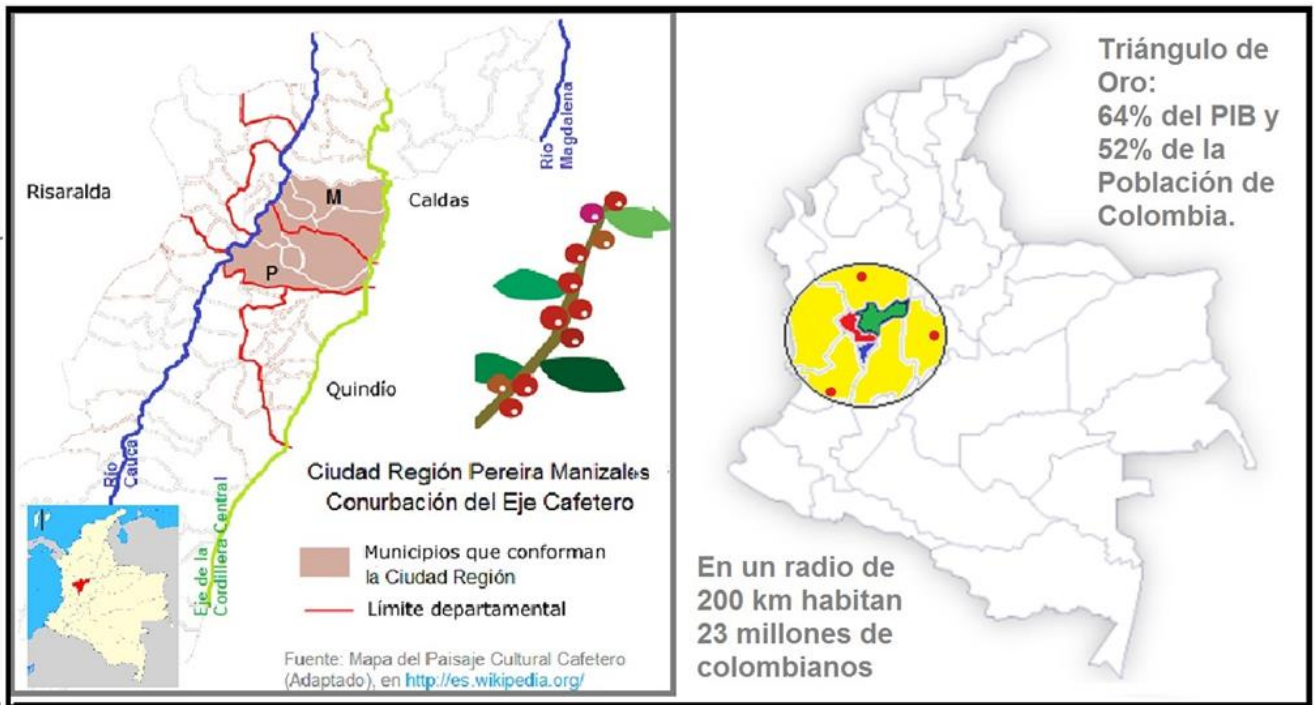
Y el segundo, tiene que ver con la ciudad región Pereira-Manizales, dos ciudades intermedias conurbadas obligadas a integrarse desarrollando previamente sus Áreas Metropolitanas para complementar sus economías, en lugar de competir como centros urbanos vecinos, porque de no hacerlo palidecerán por los efectos de vaciado ejercidos desde Cali y Medellín. Dado que la integración supone conformar un mercado ampliado integrando el sistema de transporte urbano, y que la complementariedad exige aplicar la metodología de clúster entre las capitales cafeteras, lamentablemente la subregión Centro-Sur de Caldas en lugar de un área Metropolitana como figura de ordenamiento territorial, ha conformado una Asociación de Municipios que es una figura jurídica volátil en el tiempo, de utilidad sólo en casos como los Contratos Plan.

Ojalá en adelante hagamos lo debido para garantizar en el largo plazo la estabilidad de las decisiones que requiere la Ciudad Región en materia de movilidad y de servicios públicos compartidos, y de proyectos estratégicos como: 1- el Aeropuerto del Café vital para el PCC; 2- el tren de cercanías para el Eje Cafetero, un nuevo proyecto de infraestructura para la oferta de transporte público colectivo y de alta calidad; y 3- el establecimiento de polígonos para industrias químicas de base minera que capitalicen las ventajas de las plataformas logísticas. Sobre esto último, porque al contar con energía disponible y un transporte intermodal más económico, gracias a un potencial de 210 yacimientos mineros existentes en el Eje Cafetero, la Ecorregión podría desarrollar industrias químicas de base minera, aprovechando entre otros minerales, las jaguas y fraguas del oro de las explotaciones de Marmato y del oriente caldense, las calizas que afloran en Neira y en Victoria, las arenas silíceas de Pueblo Rico y Cerro Bravo, y el manganeso de Apía y Viterbo, para exportar commodities estratégicos desde los nodos logísticos del Magdalena Centro y del Corredor del Cauca.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://godues.webs.com> [Ref: La Patria. Manizales, Mayo 22 de 2017] Imagen: Red Ferroviaria para un Sistema Intermodal de Carga en Colombia y Paso interoceánico con El Ferrocarril Verde que no interfiere el Darién completado con la Hidrovía del Atrato.

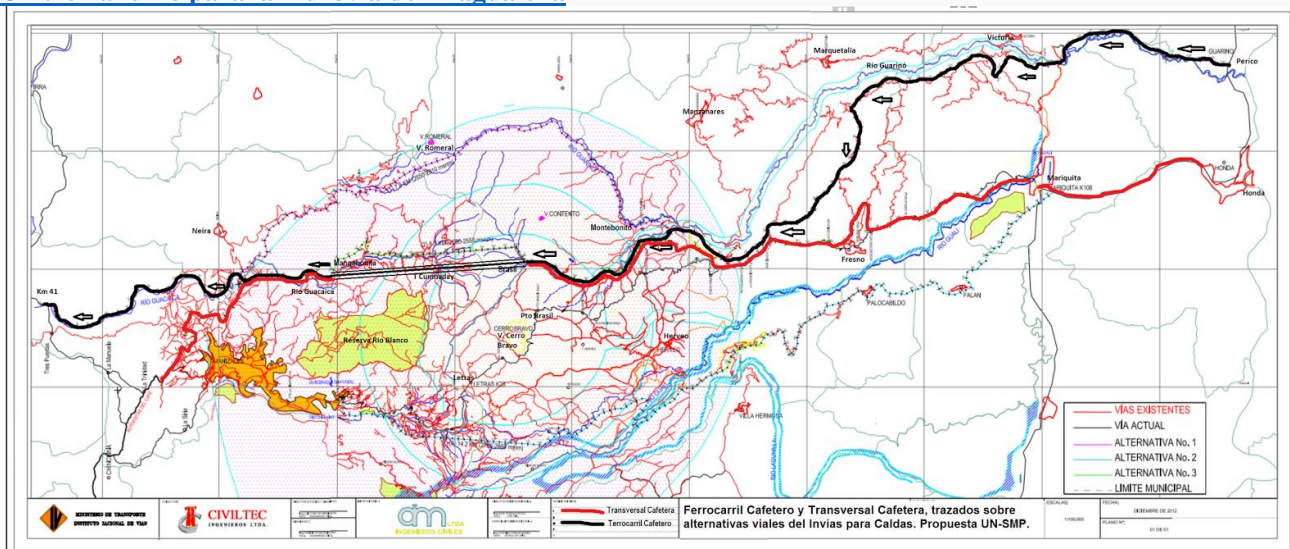
RELACIONADOS:

<p><u>Nuevo Túnel Cumanday, bimodal y competitivo.</u></p> <p><u>Un plan maestro de transporte “multi” pero no intermodal.</u></p> <p><u>Una salida al mar para el occidente colombiano.</u></p> <p><u>Urabá frente a los mares de Colombia.</u></p> <p><u>Dimensión urbano-regional de la movilidad.</u></p> <p><u>Pacífico colombiano.</u></p> <p><u>Vida y desarrollo para el territorio del Atrato.</u></p>	<p><u>Centro Interpretativo de la Ruta del Café CIRCA.</u></p> <p><u>Chinchiná, de frontera a puente integrador.</u></p> <p><u>Ferrocarriles e hidrovía, claves para la multimodalidad.</u></p> <p><u>El Eje Cafetero a la RAP del Pacífico.</u></p> <p><u>Colombia mira a la Cuenca del Pacífico.</u></p> <p><u>Elementos para una visión estructurada del desarrollo de Caldas.</u></p> <p><u>¿Por qué el Aeropuerto del Café?</u></p>
---	--



RECOMENDADO:

Un tren andino para la hidro vía del Magdalena



Resumen: Para implementar la multimodalidad e integrar el sistema de transporte de carga de la Región Andina de Colombia, una solución viable es el Ferrocarril Cafetero, que contempla un túnel de 17 km perforando las rocas estables del norte de Cerro Bravo, a 2200 msnm entre Brasil y Mangabonita. Dicho tren entre La Dorada y el Km 41, articularía la Hidrovía del Magdalena con el Corredor Férreo del río Cauca, y a futuro permitiría el establecimiento del Corredor Bimodal Cafetero, facilitando la construcción de la Transversal Cafetera, una carretera de 80 km/h que complementaría la opción de La Línea. El Ferrocarril Cafetero, se pagaría con la salida del carbón andino a la Cuenca del Pacífico, y la Transversal Cafetera que se construiría después, se financiaría con los beneficios del tren. Ver en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/48024/1/untrenandinoparalahidroviadelmagdalena.pdf>

ANEXO:

La red vial de Colombia se abrió paso en la UN

Sesquicentenario U.N.

May. 20 de 2017

Por: María Luzday Ayala Villamil, Unimedios Bogotá

En Colombia, desde la red férrea hasta la de carreteras han contado con la participación de ingenieros de la Universidad Nacional (UN), quienes siguen trabajando en nuevas propuestas de transporte multimodal para modernizar este sector. Historiadores reconstruyen la memoria de la infraestructura vial del país.



Viaducto de La Estampilla, construido por Gregorio Rentería, ingeniero egresado de la UN y reconocido con el Premio Nacional de Ingeniería que otorga la Sociedad Colombiana de Ingenieros. foto: archivo particular

La primera tesis de grado de un ingeniero civil graduado en la UN se materializó en una de las obras de infraestructura vial más emblemática del país: el túnel de La Quebra (Antioquia).

La obra, proyectada por Alejandro López, se inauguró el 7 de agosto de 1929; ese día, la primera locomotora a vapor cruzó oficialmente aquel túnel, tal como lo reseña la Facultad de Minas de la Sede Medellín.

Al acortar sustancialmente el trayecto entre Medellín y Puerto Berrío para llegar al río Magdalena, el túnel transformó el transporte de Antioquia y se convirtió en hito de desarrollo vial para el país. La mejor manera de ilustrar el salto dado la reseñan los historiadores, quienes detallan que el traslado de un piano desde Nare hasta Medellín pasó de 20 días a solo 9,5 horas, y además el costo bajó de 265 pesos oro a 8,4.

El paso de las vías férreas a las terrestres –a partir de caminos reales– fue muy lento y fragmentado. A principios del siglo xx, el presidente Reyes construyó la que se puede considerar como la primera carretera moderna, la cual iba de Bogotá a Santa Rosa de Viterbo (Boyacá) –su pueblo natal–. Luego vendrían otras vías como Cali-Buenaventura o Bogotá-Medellín, aunque no en el mejor estado.

En la historia reciente, el ingeniero Gregorio Rentería –egresado de la UN hace 53 años–, ha sido protagonista del desarrollo vial del país. De hecho, ostenta importantes reconocimientos por la construcción de viaductos como los de La Estampilla, de la concesión del Eje Cafetero, premiado por ser el primer puente en Latinoamérica montado sobre aisladores sísmicos de péndulo por fricción.

Con respecto al aporte de la Institución al desarrollo de la infraestructura vial, el ingeniero destaca que son muchos los egresados que han trascendido en el campo de la ingeniería, aunque aclara que se trata de alianzas o trabajos con diversas participaciones de empresas y contratistas. “No creo que exista una gran obra vial que no cuente con varios de nosotros”, asegura. En ese sentido, destaca al ingeniero Alfredo Santander, a quien califica como “un grande en el diseño de puentes en Colombia”.

En el sinnúmero de obras adelantadas en la empresa del ingeniero Rentería, tales como la Autopista del Café y la Autopista de Santander, la Concesión Vía al Mar (tramo Cartagena-Barranquilla), la Autopista de los Llanos y las fases 1 y 2 de Transmilenio, han trabajado profesionales egresados de la Universidad. “Nuestros ingenieros geotecnistas son los más

concededores de la geografía nacional, siempre superan a la ingeniería foránea, que trata de sustituirlos en el manejo de la estabilidad de taludes, excavaciones y fundaciones”, comenta.

Sus largos años de experiencia han llevado al egresado de la UN a ser testigo del pobre desarrollo vial del país, por lo cual considera tan importante la presencia de la academia: “las universidades se quedaron cortas en preparar profesionales de forma adecuada para los retos que representaban el diseño y la construcción de las concesiones 4g”.

En su concepto, la principal falencia en la construcción vial está en el conocimiento profundo de túneles, puentes y viaductos, que representan casi la tercera parte del costo total que implica mejorar la infraestructura nacional.

Trenes, claves en carga

Otro crítico del escaso desarrollo nacional en este campo es el profesor Gonzalo Duque Escobar, de la Sede Manizales, quien se ha convertido en uno de los más entusiastas impulsores de un sistema multimodal de transporte que contemple la reactivación de importantes vías férreas que llevarían al Pacífico, entre otras regiones.

Al respecto, el docente señala que el tren cafetero, uno de los proyectos del posgrado en Vías y Transporte de la Sede, en alianza con la Sociedad de Mejoras Públicas, fue incluido en el primer Plan Nacional de Desarrollo del gobierno Santos.

Otra propuesta planteada hace unos siete años fue la de una salida al mar para el occidente colombiano. El profesor recuerda que el documento fue presentado en Itagüí y acogido por las sociedades de Mejoras Públicas del Eje Cafetero y de Antioquia. Este proyecto muestra las ventajas de tener un corredor logístico ferroviario que salga desde Buenaventura, pase por el Eje Cafetero y llegue a Urabá. Tal iniciativa ha llevado a la ejecución de dos nuevos grandes puertos en la zona de Urabá.



Sobre la base de que Colombia debe echar a andar sus trenes, el profesor Duque menciona otras propuestas complementarias, específicamente para movilizar la carga desde el altiplano hasta los océanos, pasando por La Dorada y cruzando la cordillera Central por el norte del Tolima, con la intención de generar una red ferroviaria como soporte de un sistema intermodal que se articule a la hidrovia del Magdalena, integre la región Andina del país, baje costos e impulse la economía nacional.

Historia no escrita

No obstante los valiosos aportes mencionados, para el profesor Alexis de Greiff “la historiografía de la infraestructura vial en Colombia no se ha escrito”, por lo que, con su liderazgo, un equipo de investigadores ha empezado a documentarla. Para ello eligieron como primer eslabón la carretera al mar, que va de Medellín a Turbo, en la que posiblemente trabajaron ingenieros de la Facultad de Minas de la UN Sede Medellín, y que tardó más de 30 años en ejecutarse.

Como historiador, asegura que existe muy poca literatura al respecto, al margen de datos como que hasta finales del siglo XIX el país aún no contaba con un sistema interconectado de transporte, de trenes ni de carreteras. Así mismo, está documentado que gran parte de las exportaciones se movían por el río Magdalena, a pesar de que desde Honda hasta Cartagena una embarcación tardaba entre 15 días y dos meses.

Según el experto, existe una gran carencia de análisis histórico sobre la manera como se construyeron las carreteras en la geografía abrupta por las tres cordilleras: “la historiografía dice que una de las debilidades de la infraestructura refleja la fragilidad del Estado, pero no sabemos si es por falta de presupuesto o de presencia institucional”.

Al respecto, adelanta que junto con el equipo de investigadores estudian cómo se construyeron las carreteras y cómo las instituciones: “por ejemplo en Gran Bretaña y Estados Unidos sabemos que la infraestructura se construye de manera simultánea con el Estado”.

“Para comprender las condiciones en las que estamos y cuál es el rol que juega la construcción de la infraestructura en relación con la construcción del Estado, hace falta la historia”, enfatiza el investigador.

Desde su perspectiva, llama la atención la disminución de la participación de la UN en la construcción de la infraestructura vial a lo largo del siglo XX. Una posible razón tiene que ver con la transformación universitaria después de la Reforma Patiño en los años sesenta.

Antes de ella, los profesores de Ingeniería también trabajaban como ingenieros: “tuvimos docentes que fueron directores de Ferrocarriles de Cundinamarca, de Tolima, que dirigían obras y simultáneamente eran académicos, lo cual permitió que los estudiantes hicieran pasantías en varias obras”, relata. Sin generalizar, el historiador asegura que hoy, aunque hay ingenieros eminentes que publican muchos estudios, tienen poca experiencia en campo.

En tal sentido, el ingeniero Gregorio Rentería sostiene que el papel de la academia es fundamental en la formación de ingenieros que atienda el reto vial con el conocimiento y la eficiencia que requiere el país. En ese aspecto, expresa el temor de que la masiva presencia de la ingeniería española comprometa el futuro de las nuevas generaciones de profesionales colombianos. En su opinión, el liderazgo de este desafío debe ser asumido por la UN.

Edición:

UN Periódico Impreso No. 209

ENLACES:

<p>Agua y Clima. Bosques en la Cultura del Agua. Caldas en la biorregión cafetera. Centenario “canalero”. Ciencia, Tecnología y Ruralidad en el POT de Caldas. Colombia mira a la Cuenca del Pacífico. Colombia y sus mares frente a los desafíos del desarrollo. Corrupción y clientelismo: incultura cívica. ¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia? Del altiplano al eje Urabá-Tribugá. Desarrollo minero-energético de Caldas. Desde los Andes al Orinoco y al Amazonas. Dimensión urbano-regional de la movilidad. Economía verde y economía del conocimiento. Educación con-ciencia para el desarrollo. El desarrollo Urbano y Económico de Manizales.</p>	<p>La encrucijada ambiental de Manizales. La Aurora v.s. la Reserva Río Blanco. La historia del Cerro Sancancio. Libreto cafetero y agenda de ciudad. Manizales: el futuro de la ciudad. Manizales: funciones urbanas y metropolitanas. Manizales: un diálogo con su territorio. Manual de geología... U.N. de Colombia (2016). Movilidad y desarrollo en el eje urbano y periurbano de Manizales. Nuestra Zona Franca como motor de desarrollo. Pacífico colombiano. Paisaje Cultural Cafetero 2011-2016: desafíos. ¿Para dónde va el Magdalena? ¿Por qué el Aeropuerto del Café? Plusvalía urbana para viabilizar el POT de Manizales. Rieles para el empleo cafetero.</p>
--	---

<p>Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia.</p> <p>Ferrocarril Verde e Hidrovía del Atrato.</p> <p>Fundamentos de economía y transportes.</p> <p>El futuro de la ciudad.</p> <p>Elementos para una visión estructurada del desarrollo de Caldas.</p> <p>Gobernanza forestal para la ecorregión andina.</p> <p>Geotecnia para el trópico andino.</p> <p>Guerra o Paz, y disfunciones socio-ambientales en Colombia.</p> <p>Honda - La Dorada: potencial nodo intermodal.</p>	<p>Rutas para la Alianza Pacífico: ferrocarriles e hidrovías clave para Colombia.</p> <p>Sistema férreo, la clave para la competitividad.</p> <p>Sistema Ferroviario para la Región Andina de Colombia.</p> <p>Textos "verdes".</p> <p>UMBRA: la Ecorregión Cafetera en los Mundos de Samoga.</p> <p>Un plan maestro de transporte "multi" pero no intermodal.</p> <p>Un nuevo modelo educativo.</p> <p>Un polígono industrial para Manizales.</p> <p>Un tren andino para la hidrovía del Magdalena.</p>
---	--