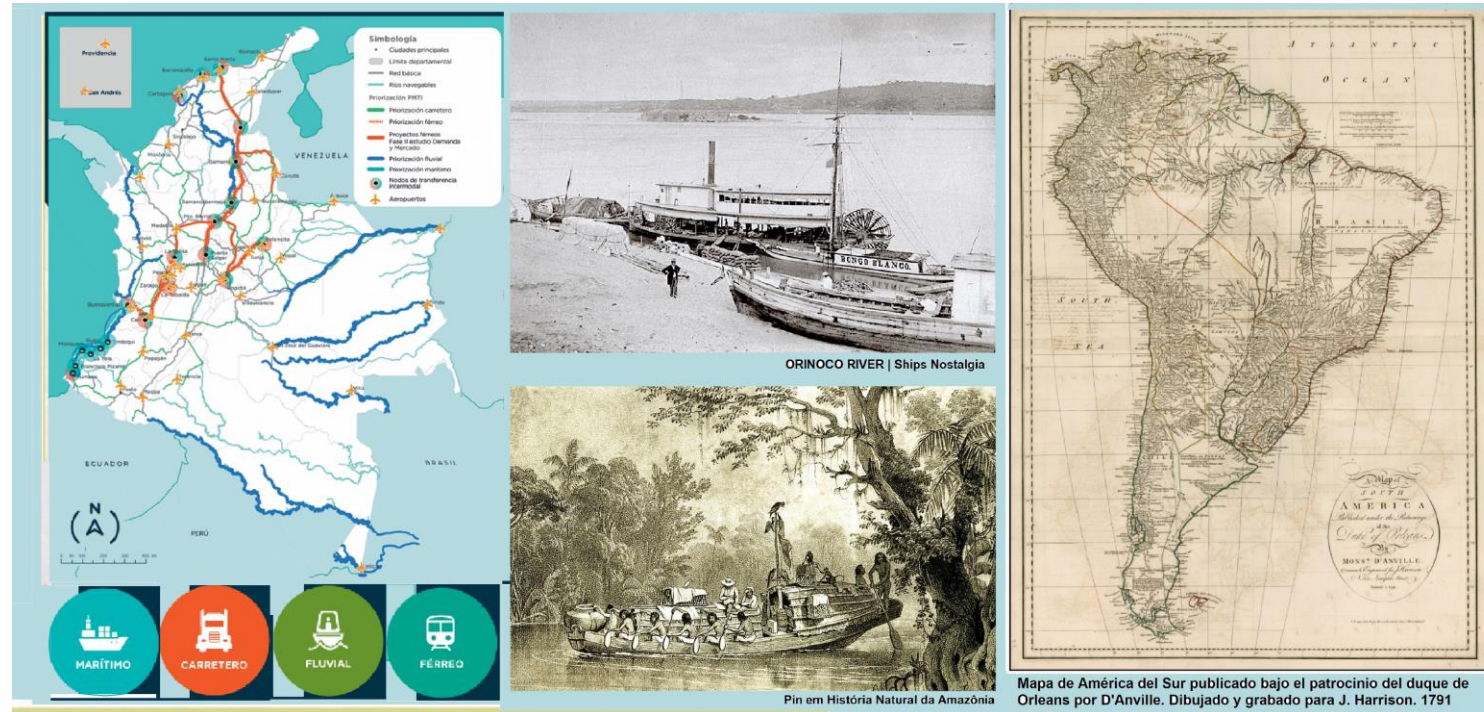


DESDE LOS ANDES AL ORINOCO Y AL AMAZONAS



Por: Gonzalo Duque-Escobar*
Manizales, julio 6 de 2015. Act. 2024.



Colombia debe extender el Corredor Férreo del Río Cauca desde Buenaventura hasta Urabá y Cupica.

- Mientras el 80 % de la producción agrícola de EE UU se transporta por el Mississippi, y en Europa de 26 mil kilómetros de rutas fluviales, el 38% son artificiales, la Orinoquia y la Amazonia pese a una red hídrica natural asociada a tan considerable región que comprende el 46,7 % de la superficie sudamericana, esperan ver consolidados dos proyectos vitales para su identidad y desarrollo, y para la integración de América del Sur: primero, la hidrovía Orinoco-Meta que parte del Delta de Amacuro sobre el Atlántico venezolano, pasa por Puerto Carreño y llega a Puerto López en el Meta, para buscar conexión por tierra con el Pacífico en Buenaventura; y segundo, la hidrovía del Amazonas que parte de Belem do Pará en el Atlántico brasilero y cierra en los Andes, alcanzando a Puerto Asís por el río Putumayo, u otras alternativas aguas arriba de Leticia, como Puerto Francisco de Orellana denominado El Coca (Ecuador) siguiendo el Amazonas – Napo, o Pucallpa (Perú) si se opta por el Amazonas - Ucayali.
- Ver: [Introducción a la economía del transporte.](#)
- [Ferrocarriles e hidrovía, claves para la multimodalidad.](#)
- [Corredor Bimodal Cafetero – Ficha Técnica.](#)
- [Una salida al mar para el occidente colombiano.](#)
- [De los champanes por el Magdalena.](#)



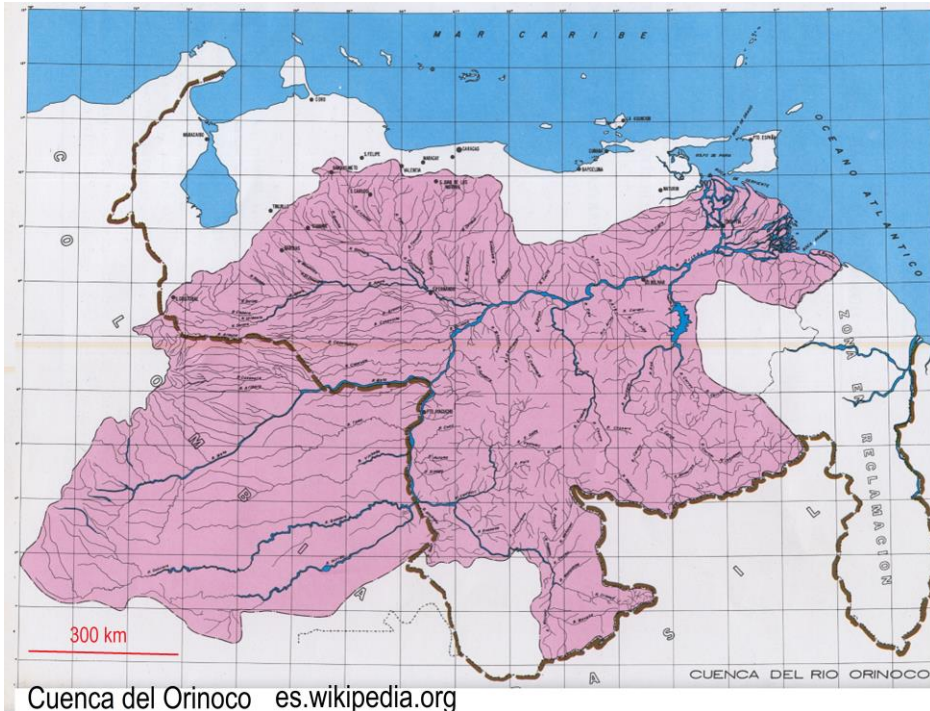
- Como ciudades del Orinoco, sobresalen Arauca y San Fernando de Apure: la primera con una población de 102 mil habitantes, y la segunda que es venezolana con 165 mil almas y que tienen posibilidad de implementar una navegación confiable en embarcaciones de hasta 60 pasajeros, o 25 ton de carga equivalentes a un contenedor de 20 pies, integrándose así por el modo fluvial Venezuela y Colombia. Como referente, antes del boom petrolero tras el descubrimiento del pozo de Caño Limón, la población de Arauca llegaba a 14 mil habitantes. Es bueno recordar que desde 1955, el territorio de Arauca fue elevado a la categoría de intendencia nacional, hasta que gracias a la Constitución Política de 1991 se erige como departamento junto con las demás intendencias y comisarías de Colombia.
- Ver: ¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia?
- El Magdalena: hidrovía, ecosistemas y conflictos en el territorio.
- Colombia: la intermodalidad y sus puertos.
- El eje Urabá – Tribugá: la salida a los océanos en Colombia.
- Vapores por el Río Grande de La Magdalena.

Red férrea actual y propuesta para Colombia.
Adaptada en Imagen de Geotren.es y de la ANI



Hidrovías y red ferroviaria integradas para implementar un sistema intermodal de carga eficiente en la región andina de Colombia. Adaptada de laloma.paris-sorbonne.fr

- Contrariamente, sobre la región central y occidental de la cuenca del Amazonas, en medio de la inmensa jungla los referentes urbanos que han brillado a lo largo de la corta historia de América, son Iquitos con 2 millones de habitantes y Manaus con 430 mil, ambos protagonistas de la Fiebre del Caucho (1880-1914), importante fenómeno histórico, económico y social del extenso territorio amazónico cuyas huellas se advierten, tanto en la arquitectura europeizada de los tesoros patrimoniales de Iquitos, como en las construcciones de Manaus, ciudad considerada a finales del siglo XX la “París de los trópicos” por sus lujosas e imponentes construcciones. Veamos estas hidrovías de importancia para Colombia, fundamentales para la conectividad interna de los 38 millones de habitantes propios, cuya concepción parte de los corredores bioceánicos del IIRSA (Brasilia 2000).
- Ver: [*Colombia Intermodal: de la mula al tren.*](#)
- [*Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia.*](#)
- [*Nuestro corredor logístico para el PND.*](#)
- [*Impactos del Nuevo Canal de Panamá.*](#)
- [*Crisis y Opciones en el Río Grande de Colombia.*](#)



Cuenca del Orinoco en es.wikipedia.org

- 1- La Hidrovía Orinoco-Meta, con su conexión por tierra a la Región Andina, permitiría estructurar un corredor logístico, al integrar el Pacífico Colombiano con el Atlántico en el delta de Amacuro, mediante un eje de transporte combinado, fundamental para la dinámica integradora colombo-venezolana, extendiendo sus brazos al Arauca, Apure, Vichada, Portuguesa, Guaviare y Vaupés. En efecto, el modo fluvial se empalmaría, en primera instancia con la carretera que va por La Línea a Buenaventura de 830 km, y a futuro con un medio férreo de 950 km que reduce fletes hasta la tercera parte respecto al modo carretero, utilizando el tren para ascender al Altiplano (130 km), bajar a La Dorada, continuar al Km 41 mediante el Ferrocarril Cafetero y salir a Buenaventura.
- Ver: [Rutas para la Alianza Pacífico: Ferrocarriles e Hidrovías clave para Colombia.](#)
- [Colombia: la intermodalidad y sus puertos.](#)
- [Visión global a proyectos estratégicos de Colombia.](#)
- [Del altiplano al eje Urabá-Tribugá.](#)
- [Ejes de conectividad para el Magdalena Centro.](#)



Cuenca del Amazonas www.educ.ar

Cuenca del Amazonas en edu.ar

- 2- Respecto a la Hidrovía Amazonas, complementada con su red hídrica navegable, incorpora a su cadena de valor los puertos brasileros de Manaus, Coari, Tefé e Iquitos en un trayecto de 1221 km, ofreciendo su mayor proyección por Ecuador al articular a Quito a una ruta comercial entre Manta en el Pacífico y Belém sobre el Atlántico, que se recorre en 15 a 20 días. Adicionalmente, la vasta hidrovía se bifurca por el poniente, en la desembocadura del Putumayo en San Antonio do Içá, donde las embarcaciones menores pueden acceder a Puerto Leguizamo y Puerto Asís en Colombia, y luego al remontar el Amazonas aguas arriba de Leticia hasta la desembocadura del río Napo, donde aparece Puerto Coca o Francisco de Orellana. Coca, el puerto ubicado a 3440 km del Atlántico, es el punto de conexión de la hidrovía con la ruta que viene de Quito y Manta, y también paso obligado para llegar por el mismo río a Iquitos, localizado a mitad de distancia entre Leticia y la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali, dos grandes cauces peruanos que dan origen al gran Amazonas cuyas aguas son navegables con embarcaciones de 15 pies de calado hasta Iquitos, y de 9 pies en toda su extensión.
- Ver: [El Ferrocarril Cafetero para la competitividad de Colombia.](#)
- [Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia.](#)
- [Significado y desafíos del regreso del tren.](#)
- [Colombia geoestratégica.](#)
- [Caldas y Tolima: proyectos de conectividad regional.](#)



Corredores Logísticos para Colombia: a) Urabá-Buenaventura y b) Orinoco-Meta-La Dorada.

- Finalmente, si en Colombia el 70% del PIB y de la carga al igual que la población, se concentran en la región Andina, y los centros de gravedad son el Altiplano Colombia para el Centro con el 40% del PIB y el 30% de la carga, y el sector de La Virginia para el Occidente con el 30% del PIB y el 40% de la carga, entonces en lugar de poner a competir Ferrocarril Carretera y Río a lo lardo del Magdalena, se deberían desarrollar dos corredores logísticos así: 1- por el Centro, extendiendo la hidrovía hasta el Tolima Grande para incorporar 350 mil Ha del fértil valle del alto Magdalena a los beneficios del río. 2- por el Occidente, extendiendo el Ferrocarril del Pacífico desde el Eje Cafetero para integrar a Buenaventura con Urabá y Cupica, obteniéndose con ello un paso interoceánico en el Chocó Biogeográfico. Y, además, para integrar ambos corredores logísticos, se propone construir el Corredor Bimodal Cafetero cruzando la Cordillera Central por el Túnel Cumanday de 42 km de largo a 1250 m de altitud, aprovechando las granodioritas estables por el Norte de Cerro Bravo.
- Ver: [*Plataformas Logísticas y Transporte Intermodal en Colombia.*](#)
- [*Pacífico biogeográfico y geoestratégico.*](#)
- [*Un Plan Maestro de Transporte “multi” pero no Intermodal.*](#)
- [*Colombia Intermodal: Hidrovías y Trenes.*](#)
- [*Urabá frente a los mares de Colombia.*](#)



Gracias

* Gonzalo Duque-Escobar; Profesor Especial de la Universidad Nacional de Colombia, Ingeniero Civil con estudios de posgrado en Geotecnia, Geofísica y Economía. Además, Socio de la SMP de Manizales donde es Coordinador de la Revista Civismo, Socio Honorario de la SCIA adscrita a la Sociedad Colombiana de Ingenieros SCI, Miembro Correspondiente de la Academia Caldense de Historia, Miembro de la Corporación Aldea Global y Miembro de la Red de Veedurías Ambientales de Caldas. Web: <https://sites.google.com/unal.edu.co/godues1> Manizales, julio 6 de 2015. Act. 2024.

Portada: Colombia Intermodal PMTI 2015-235; Panorámicas del Orinoco y Amazonas, y Mapa de Sudamérica en Raremaps.com

Contraportada: Jurisdicciones de las cuencas del Orinoco y Amazonas en mapa de la National Geographic.

Enlaces 1 de 4

[A extender el Parque Natural Nacional de Los Nevados. A recupera la Cuenca del río Risaralda.](#)
[Aerocafé... cómo, qué y por qué.](#)
[Aerocafé en tiempos de pandemia.](#)
[Aerocafé: la urgencia de tomar decisiones acertadas.](#)
[Agenda para el Territorio Conurbado Otún Chinchiná.](#)
[Agua y clima en la Ecorregión Cafetera de los Andes de Colombia.](#)
[Amenaza sísmica en el Eje Cafetero.](#)
[Andén Pacífico Colombiano, ¿otro puerto?](#)
[Anotaciones a las vías de Caldas.](#)
[Anotaciones a la navegación del Magdalena.](#)
[Antropoceno... ¿concepto cultural o geológico?](#)
[Aprendizajes e incertidumbres de la Autopista a los Llanos Orientales.](#)
[Bosques, Cumbre del Clima y ENSO.](#)

[Área Metropolitana de Manizales. Áreas Protegidas del Centro-Sur de Caldas y PND 2023-2026.](#)
[Armenia, ciudad milagro y tierra de cuyabros.](#)
[Bosques para la Estabilidad del Medio Ambiente.](#)
[Bosques: regulación hídrica y pluviométrica.](#)
[Breviario caldense: asuntos del desarrollo regional.](#)
[Café y Cambio Climático.](#)
[Caldas en la Biorregión Cafetera.](#)
[Caldas y Tolima: proyectos de conectividad regional.](#)
[Centro Sur de Caldas: por un territorio de esperanza.](#)
[Ciencia, Tecnología y Sociedad CT&S.](#)
[Ciudad Región del Eje Cafetero como Revolución Urbana.](#)
[Colombia, agro y nueva ruralidad.](#)
[Colombia Intermodal: Hidrovías y Trenes.](#)
[Colombia anfibia y los acuatorios del Magdalena.](#)
[Colombia: cuida y mira a tus océanos.](#)

[Colombia Intermodal: Hidrovías y Trenes.](#)
[Colombia Intermodal: de la mula al tren.](#)
[Colombia mira a la Cuenca del Pacífico.](#)
[Colombia: por el regreso del tren andino y la multimodalidad.](#)
[Colombia: por el regreso del tren andino y la multimodalidad.](#)
[Colombia, sin puertos competentes.](#)
[Colombia: sismos de 1979.](#)
[Colombia Tropical ¿y el agua qué?](#)
[Colombia, y el sistema intermodal de carga.](#)
[Colombia y sus mares frente a los desafíos del desarrollo.](#)
[Conectividad Regional y Ciudad Región del Eje Cafetero.](#)
[Conviviendo con el volcán.](#)
[COP28 ¿y las energías fósiles qué?](#)
[Corredor Bimodal Cafetero: un tren y una ferrovía.](#)
[Crisis y opciones en el Río Grande de Colombia.](#)

[CTS, Economía y Territorio. Champanes y vapores por El Río Grande.](#)
[¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia? Cuenca alta de Yuma, el Río Grande de Colombia.](#)
[Cultura del agua en los ríos urbanos.](#)
[Cumanday, ¿el león dormido? Champanes y vapores por El Río Grande.](#)
[De la aldea cafetera a la ciudad fragmentada.](#)
[De la vaca antioqueña y las concesiones 4G.](#)
[De las vías 4G y 5G a los caminos rurales.](#)
[De los Parques Naturales al SIMAP – Manizales.](#)
[Del Ferrocarril de Caldas al Tren de Cercanías.](#)
[Desarrollo portuario del Pacífico: Caso Tribugá.](#)
[Desarrollo urbano y huella ecológica.](#)
[Deuda histórica con el Pacífico Colombiano.](#)

Enlaces 2 de 4

[Dinámica económica del Eje Cafetero.](#)

[Dos plataformas logísticas para la ecorregión.](#)

[Ecorregión Cafetera Minería y Medio Ambiente.](#)

[Ecorregión Cafetera y Bioturismo.](#)

[Educación: una visión prospectiva.](#)

[Eje Cafetero: Aeropuerto del Café y Ciudad Región.](#)

[Eje Cafetero: Ciudad Región y Revolución Urbana.](#)

[Eje Cafetero: construcción social e histórica del territorio.](#)

[Eje Cafetero minero-energético.](#)

[Eje Cafetero: transporte integrado para la Ciudad Región.](#)

[Eje Cafetero: Transporte y Desarrollo Regional.](#)

[Eje Cafetero: Retrospectiva y Prospectiva del Desarrollo.](#)

[Eje Cafetero y Transporte Intermodal.](#)

[El agua en Colombia: una visión global.](#)

[El agua en la biorregión caldense.](#)

[El camino a las estrellas.](#)

[El camino por el Río Grande de La Magdalena.](#)

[El campesino colombiano, como sujeto histórico y multicultural.](#)

[El carbón andino colombiano.](#)

[El Ciclo Geológico.](#)

[El Corredor Bimodal Cafetero sobre las rutas del desarrollo de Caldas.](#)

[El desarrollo urbano y económico de Manizales.](#)

[El eje Urabá – Tribugá: la salida a los océanos en Colombia.](#)

[El Ferrocarril Cafetero para la competitividad de Colombia.](#)

[El Futuro de la Ciudad: caso Manizales.](#)

[El Magdalena: hidrovía, ecosistemas y conflictos en el territorio.](#)

[El Pacífico Colombiano: Tribugá o Cupica – Chocó.](#)

[El Paisaje Cultural](#)

[Cafetero:¿sujeto de derechos?](#)

[El PCCC: una visión prospectiva.](#)

[El PIB de Colombia en 2022.](#)

[El Río Cauca en el desarrollo de la región.](#)

[El Río Grande en la Audiencia Ambiental Caribe.](#)

[El Río Grande: navegación y derechos del territorio.](#)

[El Río Grande: retos y opciones.](#)

[El Río Grande, su ecosistema y la hidrovía.](#)

[El territorio caldense: ¿un constructo cultural?](#)

[El territorio del Gran Caldas, “La Tierra del Café”.](#)

[El territorio del río Grande de la Magdalena.](#)

[El transporte en Colombia.](#)

[El transporte rural y el desarrollo de CALDAS.](#)

[El volcán y el desastre de Armero.](#)

[Encantos del PCC: puebliando por la ecorregión cafetera.](#)

[Ferrocarril Cafetero: un tren andino para integrar el territorio.](#)

[Ferrocarril Interoceánico Urabá-Cupica.](#)

[Ferrocarril Interoceánico Verde Urabá-Cupica.](#)

[Ferrocarriles e hidrovía, claves para la multimodalidad.](#)

[Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia.](#)

[Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia.](#)

[Flujo de agua en el suelo.](#)

[Fundamentos de economía y transportes.](#)

[Geotecnia para el Trópico Andino.](#)

[Ganadería y agricultura regenerativas.](#)

[Geomecánica.](#)

[Guerra o Paz, y disfunciones socio-ambientales en Colombia.](#)

[Guía astronómica.](#)

[Hablemos del Universo.](#)

[Hacia la sustentabilidad urbana: una visión prospectiva.](#)

[Hacia la cuarta revolución tecnológica.](#)

[Hacia la sustentabilidad urbana: una visión prospectiva.](#)

[Historia de la Astronomía: Edad Media y Renacimiento.](#)

[Honda -La Dorada: potencial nodo intermodal.](#)

[Huella hídrica en Colombia.](#)

[Incendios forestales y clima en Colombia.](#)

Enlaces 3 de 4

[Ingenierías, medio ambiente y humanidades.](#)

[Impacto por la multimodal en el Magdalena Centro.](#)

[Impactos del Nuevo Canal de Panamá.](#)

[Integración del mar de Balboa.](#)

[Introducción a la economía del transporte.](#)

[Isagén o la incertidumbre financiera de las 4 G.](#)

[La adaptación de la ciudad al trópico andino.](#)

[La amenaza volcánica del Cerro Machín.](#)

[La Cosmología de Stephen Hawking.](#)

[La Dorada como nodo intermodal de carga.](#)

[La economía en la era del conocimiento.](#)

[La fusión irregular Viva Air-Avianca.](#)

[La gestión ambiental del hábitat.](#)

[La gran cuenca Magdalena-Cauca.](#)

[La hidrovía del Río Grande de La Magdalena.](#)

[La historia del Cerro Sancancio.](#)

[La ingeniería en la transformación del territorio.](#)

[La logística del transporte: un elemento estratégico en el desarrollo agroindustrial.](#)

[La Pandemia y la crisis del transporte masivo en Colombia.](#)

[La Plusvalía Urbana, clave para cerrar brechas del hábitat.](#)

[La revolución nanotecnológica.](#)

[La sed de los cafetos.](#)

[Laderas del Trópico Andino: caso Manizales.](#)

[Las amenazas naturales en el eje cafetero.](#)

[Las capitales del Eje Cafetero.](#)

[Las Revoluciones Tecnológicas.](#)

[Legalidad y sostenibilidad de la guadua en la ecorregión cafetera.](#)

[Logística del transporte para la RAP del Eje Cafetero.](#)

[Los guetos urbanos o la ciudad amable.](#)

[Los peajes en Colombia están sobreutilizados.](#)

[Magdalena Centro como nodo andino intermodal.](#)

[Magdaleneando en el contexto de un territorio estratégico para la paz.](#)

[Magdaleneando hasta el Tolima Grande.](#)

[Manizales: de la aldea cafetera a la ciudad fragmentada.](#)

[Manizales, ciudad del trópico andino emplazada entre torrentes de montaña.](#)

[Manizales: funciones urbanas y metropolitanas.](#)

[Manizales más allá del arte y la cultura.](#)

[Manizales un dialogo con su territorio.](#)

[Manizales: Un TIM verde para el POT.](#)

[Manual de geología... U.N. de Colombia.](#)

[Mares y Océanos del Planeta Azul.](#)

[Más espacio y oportunidades para el ciudadano.](#)

[Máscaras de guerra y paz.](#)

[Matecaña: opciones aeroportuarias.](#)

[Pacífico Colombiano.](#)

[Minería en Tolda Fría ¿y el agua qué?](#)

[Misión de Sabios de Caldas: encuesta.](#)

[Motocicletas y seguridad vial.](#)

[Muelle de Tribugá.](#)

[Navegando el Río Grande de la Magdalena.](#)

[Neira: entre la ruralidad y la ciudad región.](#)

[Newton: de Grecia al Renacimiento.](#)

[Notas sobre puertos profundos en Colombia.](#)

[Nuestras aguas subterráneas.](#)

[Nuestro corredor logístico para el PND.](#)

[Nuestro frágil patrimonio hídrico.](#)

[Nuestros bosques de niebla en riesgo: Colombia.](#)

[Nuestros mares en la economía planetaria..](#)

[Nueva oportunidad de reforma agraria.](#)

[Ocho glosas ambientales sobre el Magdalena.](#)

[Pacífico biogeográfico y geoestratégico.](#)

Enlaces 4 de 4

[Pacto por el Río Grande de La Magdalena.](#)
[¿Para dónde va el Magdalena?](#)
[Peajes sí, pero no así y menos ahí.](#)
[Peajes y movilidad en Colombia.](#)
[Perfil del Departamento de Caldas.](#)
[Planificación estratégica para la movilidad.](#)
[Plataformas Logísticas y Transporte Intermodal en Colombia.](#)
[Por un territorio verde y funcionalmente integrado.](#)
[Preservación Ambiental e Hídrica dentro de la Declaratoria del PCCC.](#)
[Prospectiva energética del eje cafetero.](#)
[Prospectiva para el carbón colombiano.](#)
[Prospectiva para el desarrollo magdalenense.](#)
[Proyecto Cátedra UNESCO para el río Magdalena.](#)
[Proyectos Estructurantes para el Eje Cafetero.](#)

[Puerto Multimodal de La Dorada. Puertos secos y multimodalidad.](#)
[¿Qué hacer con la vía al Llano?](#)
[Reflexiones sobre el Río Grande en la Agenda Ambiental Caribe.](#)
[Retos ambientales y logísticos en la hidrovía del Magdalena.](#)
[Revolución urbana, desafío para el Eje Cafetero.](#)
[Río Magdalena: Historia y Derechos Bioculturales del Territorio.](#)
[Rutas para la Alianza Pacífico: ferrocarriles e hidrovías ...](#)
[Significado y desafíos del regreso del tren.](#)
[Sistema Bimodal Cafetero: Ferrocarril y Carretera para integrar la Región Andina.](#)
[Sistema Ferroviario para la Región Andina de Colombia.](#)
[Sistematización de Experiencias y Estrategias de los PAI de la cuenca del río Guarinó y la Charca de Guarinocito.](#)
[Sustentabilidad y decrecimiento económico.](#)

[Territorio, descentralización y autonomía regional.](#)
[Transición energética e hidrógeno de bajas emisiones.](#)
[Transporte conectividad y movilidad inter e intra-urbana.](#)
[Tribugá: ¿es posible el desarrollo sostenible?](#)
[Túnel de La Línea.](#)
[UMBRA: la Ecorregión Cafetera en los Mundos de Samoga.](#)
[UMBRA: la Ecorregión Cafetera en los Mundos de Samoga.](#)
[Un canal bioceánico por el Chocó biogeográfico.](#)
[Un contexto para el puerto de aguas profundas en Tribugá, Colombia.](#)
[Un nuevo modelo urbano.](#)
[Un plan maestro de transporte “multi” pero no intermodal.](#)
[Un sistema integrado de transporte TIM Verde para Manizales](#)
[Un TIM verde para el POT.](#)
[Un tren de cercanías para la Ciudad Región del Eje Cafetero.](#)

[Una mirada a los mares de Colombia.](#)
[Una mirada al contexto regional.](#)
[Una mirada gruesa a cinco temas del desarrollo regional.](#)
[Una salida al mar para el occidente colombiano.](#)
[Una visión sistémica del Aeropuerto del Café – Aerocafé.](#)
[Urabá frente a los mares de Colombia.](#)
[Vapores por el Río Grande de La Magdalena.](#)
[Valle del Cauca: hora de actuar en un territorio estratégico.](#)
[Vapores por el Río Grande...](#)
[Variante Tesalia.](#)
[Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero.](#)
[Vicisitudes de Aerocafé 2022.](#)
[Vida y desarrollo para el territorio del Atrato.](#)
[Visión global a proyectos estratégicos de Colombia.](#)
[Yuma, el río de Colombia impactando el territorio.](#)
[VIDEOTECA SAMOGA.](#)