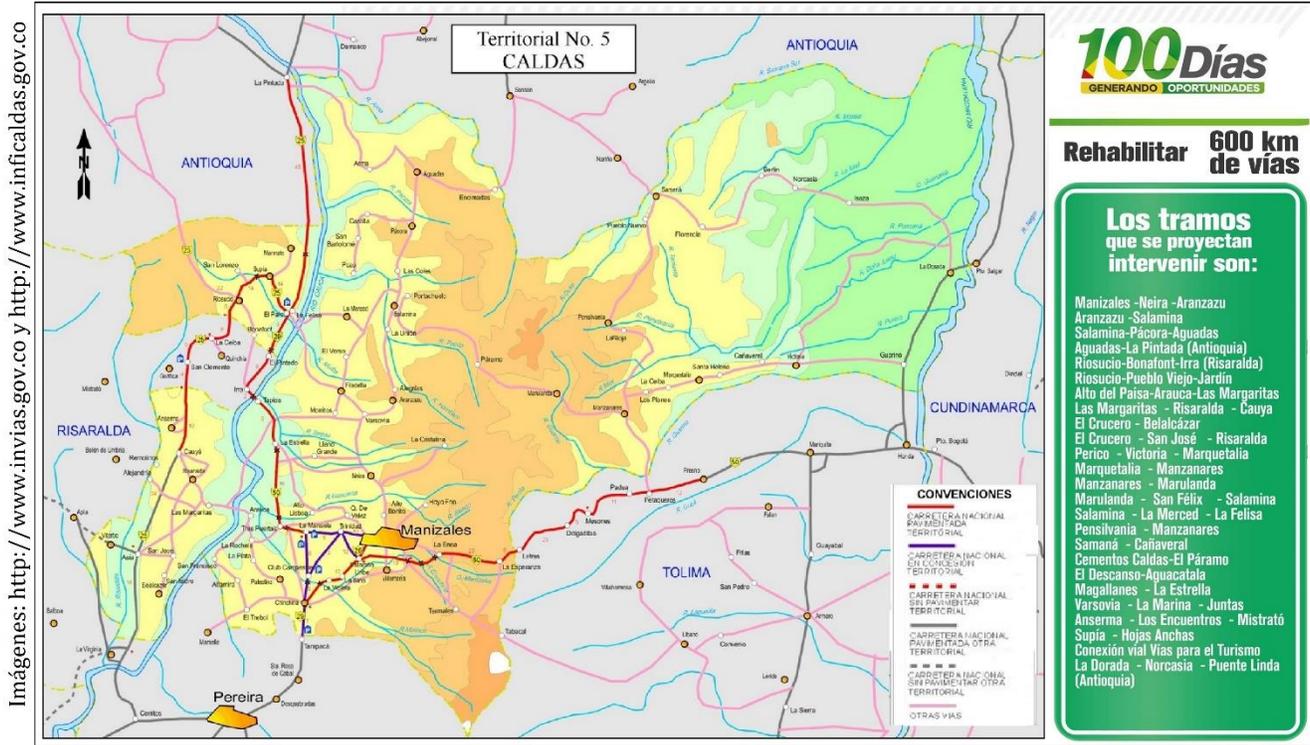


Anotaciones a las vías de Caldas



Por Gonzalo Duque-Escobar

En el interesante proceso de formulación participativa del Plan de Desarrollo 2016-2019 de la administración de Guido Echeverri, al examinar las demandas de conectividad interna y externa de las subregiones del departamento con los alcaldes, y sumar otras propuestas de otros actores sociales obtenidas de trabajos similares, además de percibir la importancia que se le da a dicha problemática, se reclaman aparte de macroproyectos como el Aeropuerto del Café y los que permitirían insertar a Caldas en el Sistema de Transporte Intermodal de carga para el País, como el Ferrocarril de Occidente, la Hidrovía del Magdalena y el Ferrocarril Cafetero, otros proyectos estratégicos para la paz relacionados con la oferta vial departamental, así:

1- La Transversal de Caldas para articular el oriente y norte de Caldas, carreteable a mejorar de aproximadamente 116 kilómetros promovido por la SMP de Manizales que partiría de Perico, pasaría por Victoria, Marquetalia, Manzanares, Marulanda, Salamina y La Merced, y saldría a la Felisa. A esta vía se sumaría la conexión por Cementos Caldas para integrar la fértil y marginada región Marulanda-San Félix pavimentando con asfalto natural (mapia) la parte destapada de la carretera de 96 kilómetros entre Marulanda y Manizales, como alternativa a la vía de 129 kilómetros por Salamina.

2- Para el oriente caldense, además de beneficiar a Samaná concluyendo la pavimentación de los 28 km hasta Cañaveral (Victoria), urgen dos proyectos: uno, un puente sobre el Guarinó para conectar a Pensilvania, Manzanares y Marquetalia con Fresno, que además de integrar esta fértil región por el sector de la Marina y El Tablazo detonaría la creación de un mini clúster subregional y habilitaría una alternativa a los accesos Manzanares-Petaqueros y Mariquita-Victoria; y dos, pavimentar los 180 km de la Vía del Renacimiento entre Sonsón y La Dorada, carretera con una longitud de 180 kilómetros -112 de ellos transitando por Caldas-, vital para la salida de Pensilvania a Puente Linda y para el proyecto hidroeléctrico Butantán en el alto Samaná.

3- Para la marginada región Marulanda-San Félix, cuyas feraces tierras hectárea por hectárea son 10 veces más productivas que una hectárea promedio de los Llanos Orientales, dos salidas: una, la Transversal de Caldas llegando de Salamina para continuar a Manzanares, vía donde el mapia de las canteras de Isaza en Victoria, debería ser una alternativa válida como pavimento ecológico, dado el precario tráfico vehicular, al igual que para otras carreteras ubicadas hasta 100 km del yacimiento; y dos, la carretera Marulanda-Manizales de 96 kilómetros por Cementos Caldas, como alternativa a la vía de 129 kilómetros por Salamina.

4- Para el norte, además de la tradicional carretera de 115 kilómetros entre Neira y la Pintada por Pácora, ruta donde brilla la arquitectura patrimonial de Salamina y Aguadas que fue soporte para la Declaratoria del Paisaje Cultural Cafetero en 2011 hecha por la UNESCO, los alcaldes reclaman dos nuevas conexiones: la ruta Castilla-Pacífico 3 cruzando el Cauca, carretera de 9 kilómetros para conectar a Pácora con la nueva Troncal de Occidente; y la ruta de Aranzazu a Juntas, en vecindades de Irra y el Km 41, que permitiría el desarrollo agroindustrial al facilitar la salida por Aero café de perecederos como aguacate y heliconias.

5- Para el Occidente, además de los 24 kilómetros para la salida expedita de Riosucio a Irra por Bonafond, y de evitar la ubicación inadecuada de peajes que graven la conexión con la capital, también urge pavimentar el anillo vial que pasa por el Llano y San Juan, y la conexión con Caramanta. Se tiene pavimento en los 5 kilómetros que separan El Llano de la Troncal de Occidente, avanza el pavimento entre Supía y Caramanta, Antioquia, y falta pavimentar Marmato-Supía por San Juan, que son 17 kilómetros.

Según la Oficina de Movilidad Sostenible del Departamento de Ingeniería Civil de la Universidad Nacional, tal cual lo consigna su director Diego Alexander Escobar, estos proyectos deben responder a varias hipótesis que se deben dilucidar, para priorizarlos en función de las áreas del departamento desatendidas, costos y aspectos demográficos y de producción potencial y generada, mediante una evaluación integral soportada en la cuantificación de índices de movilidad y accesibilidad, tarea que en parte se facilita gracias al acervo de información de la Secretaría de Infraestructura de Caldas.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/economiaaytransportes> [Ref.: La Patria. Manizales, 2016/04/11] Imagen: www.invias.gov.co e www.inficaldas.gov.co

Relacionados:

Aeropuerto del Café: Dimensión Regional <http://www.bdigital.unal.edu.co/50354/>

Caldas se inserta en los Corredores Logísticos. <http://www.bdigital.unal.edu.co/48775/>

Desarrollo y ruralidad en la región cafetalera <http://www.bdigital.unal.edu.co/5802/>

Eje Cafetero: transporte y desarrollo regional <http://www.bdigital.unal.edu.co/9244/>

Eje Cafetero y transporte Intermodal <https://godues.wordpress.com/2016/03/08/>

El transporte rural y el desarrollo de Caldas. <http://www.bdigital.unal.edu.co/2444/>

Infraestructura del transporte estratégica para la conectividad interna y externa de Caldas <https://godues.wordpress.com/2016/04/11/>

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

Peajes sí, pero no así y menos ahí. <http://www.bdigital.unal.edu.co/50642/>

¿Para dónde va el Magdalena? <http://www.bdigital.unal.edu.co/51046/>

Territorio y Región: Caldas en la Ecorregión Cafetera <http://www.bdigital.unal.edu.co/39441/>

Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero <http://www.bdigital.unal.edu.co/5465/>