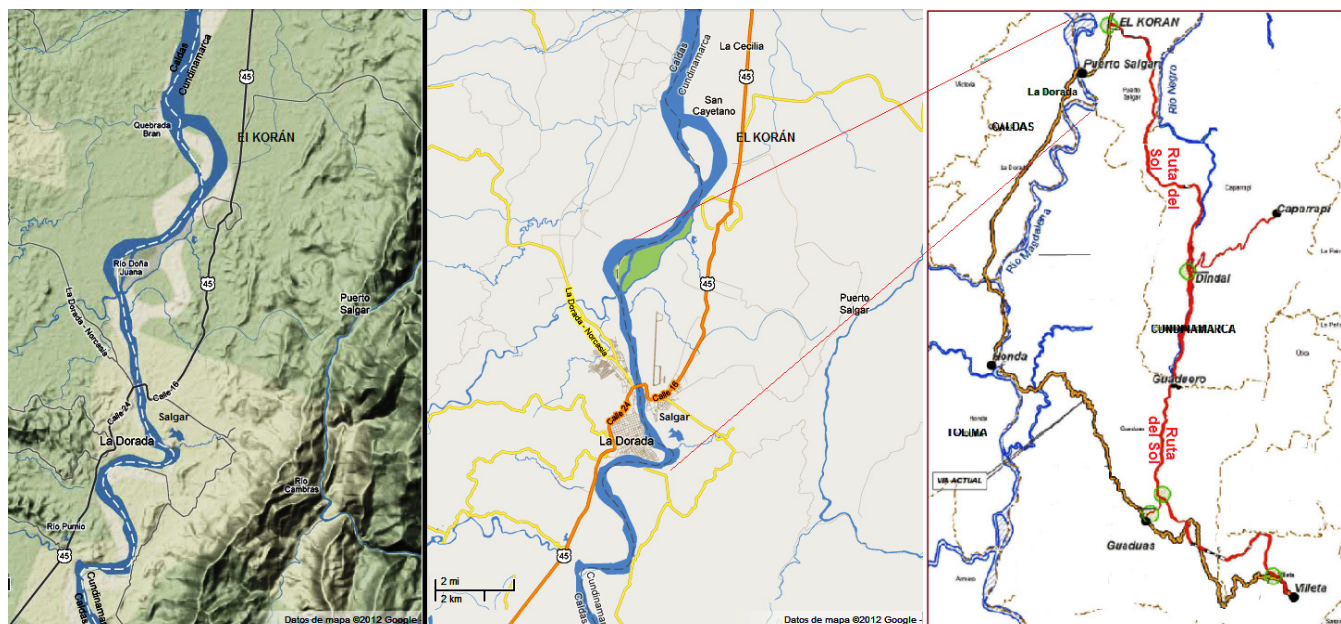


Multimodalidad y nuevo puente en “La Glorieta Nacional”



Mapas de La Dorada-Puerto Salgar y del tramo Villeta-El Korán de la Ruta del Sol

Por Gonzalo Duque Escobar

Ha surgido un conflicto por la ubicación del nuevo puente para el Magdalena Centro, con gálibo mínimo de 23 m para una vía de primer orden que reemplazará el congestionado paso entre La Dorada y Puerto Salgar construido en 1959, como consecuencia de los procesos ciudadanos de un núcleo donde confluyen más de 110 mil habitantes: de un lado, la visión del contratista que optó por un nuevo cruce fluvial mirando la mejor aptitud hidrogeológica del río aguas arriba al sur de las ciudades cabeceras pero a costa de su futuro, y del otro las argumentaciones de los planificadores locales y sus comunidades que saben que la historia de la navegación del Magdalena condiciona el destino de la vía por el lado contrario, el del norte aguas abajo de los poblados, donde se dan las condiciones para un nodo logístico que los unirá al sistema de transporte cuando se cristalice el sueño de Bolívar con la navegación por el Magdalena.

Tratándose de una estructura determinante para el rumbo y destino de las vías de primer orden, así las condiciones del terreno muestren asimetrías los determinantes del diseño deben partir de la configuración del corredor y nodo logístico, argumento que obliga a examinar el territorio como una construcción social e histórica, donde los procesos de consolidación de Honda (1863) y La Dorada

(1923) pasan por la historia del transporte fluvial y de los FFCC cafeteros: hacia el año de 1886 Antonio Acosta establece un leñateo en el puerto denominado Conejo; finalizada la guerra de los Mil Días (1904), la compañía inglesa The Railway Company construye el ferrocarril desde Honda hasta la quebrada de Yeguas, y terminada la obra el personal cesante se estableció en vecindades de Conejo y Dorada Vieja, para fundar La María en las riberas menos difíciles del Magdalena.

Al “punto cero” de la navegación del Magdalena definido por el proyectado Puerto Multimodal de La Dorada que deberá construirse aguas abajo de Puerto Salgar-La Dorada, vecino al Korán (Cundinamarca) donde se articulan los tramos 1 y 2 de la Ruta del Sol que viene de Villeta para continuar hacia San Roque y como tal un punto obligado para la Autopista Bogotá-Medellín, además punto de venida del proyectado Ferrocarril de trocha estándar Neiva-La Dorada que arribará por la rivera de Caldas, llegarán dos vías de la cuarta generación de concesiones dispuestas a lo largo del río: las carreteras Ibagué-La Dorada por su margen occidental y Girardot-Puerto Salgar por la margen de Cundinamarca, para continuar hacia Santa Marta.

Esa visionaria infraestructura para un sistema multimodal que resuelva los problemas estructurales del transporte, donde según la Cámara Colombiana de Infraestructura se genera un sobre costo del 80 por ciento en la carga de carbón y mover un barril de crudo por carretera cuesta tres veces más de lo que vale producirlo, no puede permitirse errores tan protuberantes como desestructurar la convergencia multimodal e ir “contra natura” de la historia y del río, al poner el nuevo puente aguas arriba de La Dorada y Puerto Salgar, desarticulando el modo vial del sistema de navegación fluvial, cuyo nodo es aguas abajo de la curva del Conejo.

Volviendo al Gran río de la Magdalena, vía en la que este gobierno anunció inversiones de \$0,7 billones en el tramo Barrancabermeja-Puerto Salgar para movilizar 15 millones de toneladas anuales, la solución ofrecida por el Consorcio debe replantearse puesto que el problema central del puente no es el humedal al norte de Puerto Salgar y La Dorada, ecosistema que necesariamente debe preservarse, ni el cono norte de aproximación de la pista de Palanquero que tampoco deberá interferirse con esta estructura, ni con el Puerto Multimodal, obligados a ir aguas abajo del futuro conglomerado urbano.

Si se trata de una vía de primer orden que debe llegar al Puerto Multimodal, nodo que obliga la convergencia de los diferentes modos de transporte incluido el aéreo, la solución que espera la

comunidad doradense y salgareña apunta a la articulación de las carreteras, con el punto cero de la navegación del Magdalena para no divorciar FFCC, Autopista y Aeropuerto, del río, con un nuevo puente equivocado.

Lo anterior obliga a transformar a La Dorada en una ciudad intermedia previendo un crecimiento sin precedentes, donde el antiguo puente que deberá recuperarse facilitará las dinámicas económicas al convertirse en eje de movilidad de uno de los centros urbanos de mayor relevancia para el futuro de Colombia. Visión esperanzadora de estos ciudadanos que aciertan al intuir que una vía no siempre significa desarrollo, caso Puerto Wilches (1887-1908) y Puerto Berrío (1875), pero sí la convergencia en el sistema de transporte, porque puertos y aeropuertos que sean nodos multimodales terminan siendo los primeros empleadores del planeta, caso Singapur, Hong Kong, Shanghai, Atlanta o Beijing.

* Prof. Universidad Nacional de Colombia. Ref: La Patria, Manizales, 2012-10-15.

<http://galeon.com/economiaaytransportes>

Relacionados:

- *Sueños en el tintero.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/6196/>
- *Eje Cafetero: fortaleza minero-industrial y posibilidades agropecuarias.*
<http://www.bdigital.unal.edu.co/6656/>
- *Prospectiva para el desarrollo magdalenense.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/6576/>
- *Colombia mira a la Cuenca del Pacífico.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/4102/>
- *Construyendo paz en el Magdalena Medio.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/1899/>
- *La navegación por el Magdalena.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/1664/>
- *Desde el Eje Cafetero: dos proyectos estructurantes de corredores logísticos.*
<http://www.bdigital.unal.edu.co/4002/>
- *Transversales de La Línea V.S. Letras con el Túnel Cumanday.*
<http://godues.wordpress.com/2011/11/22/transversales-de-la-linea-v-s-letras-con-el-tunel-cumanday/>
- *El territorio como sujeto en el contexto del Magdalena Centro.*
<http://www.bdigital.unal.edu.co/5705/>