



Uno de los soportes de la competitividad de los países son sus redes viales, que unen puntos de producción con otros de exportación e importación, cuya infraestructura logística es indispensable para que las operaciones se realicen con prontitud y de forma profesional.

Colombia ha avanzado en los últimos años en la construcción de carreteras de cuarta generación con dobles calzadas, lo que facilita la movilidad, garantiza la conservación del parque automotor por más tiempo y mejora la economía. Desafortunadamente varios de esos proyectos, con inversiones billonarias, han sido manchados con escándalos de corrupción ligados a la multinacional brasilera Odebrech.

Uno de los territorios que aportan de manera notable al desarrollo económico del país es la región Caribe, donde se localizan tres de los enclaves portuarios más importantes: Cartagena, Santa Marta y Barranquilla. La carretera troncal de occidente es vital para el tráfico pesado entre el Caribe y el interior del país, dotada en buena parte de doble calzada. Pero hay un pomposo proyecto vial de la Nación iniciado en 2015 que rompe con la saludable iniciativa de la doble calzada. Denominado Autopista Puerta de Hierro-Palmar de Varela y Carreto- Cruz de Viso, vale más de un billón de pesos y es una simple ampliación de dos o tres metros de la vía.

Esta semana tuve oportunidad de viajar por la troncal de occidente desde Cartagena hasta

Competitividad

Escrito por Redacción

Sábado, 15 de Junio de 2019 09:29 -

Montes de María y constaté que se trabaja en la mencionada ampliación, cuyo contrato termina, de acuerdo con información pública de la ANI, en 2040. En Ovejas - Sucre- se afectarán unos 79 predios con viviendas para dar paso a la ampliación y solo se ha llegado a acuerdos con siete propietarios o poseedores. La mayoría dice que si no hay una indemnización acorde con la afectación, pondrán sus casos en manos de abogados.

Transitar por la troncal de occidente entre El Viso, Carreto y Puerta de Hierro es hoy poco menos que un martirio. Es necesario someterse a 10, 15 paradas obligatorias de diez 15, 20 minutos cada una para permitir el paso de vehículos represados, la mayoría de ellos tracto-camiones, que van del Caribe al interior o viceversa.

Desplazarse por esta carretera toma ahora el doble del tiempo normal y queda en la mente algunos interrogantes: ¿no merece el Caribe una red vial principal con doble calzada completa? ¿Se pensó en competitividad cuando se decidió impulsar esta obra de ampliación? ¿Cuándo se inicia la anunciada variante de El Carmen de Bolívar, incluida en el proyecto? ¿Cuántos peajes operarán finalmente?