

Alternativa verde para el ferrocarril del Chocó biogeográfico



Imagen: Alternativas para el Ferrocarril Interoceánico de Colombia. Adaptada de <http://www.imeditores.com>

Por Gonzalo Duque Escobar *

Sabemos que el desarrollo del Chocó se ha debatido entre su doble condición: la de ser un santuario de flora y fauna con asentamientos humanos Cunas, Catíos y Emberas, y la de contar con un potencial natural subrayado por abundantes recursos naturales y la posición geoestratégica que ofrece su territorio al ligar los dos océanos de la economía planetaria.

Justo hace meses apreció la noticia de un ferrocarril interoceánico para un canal seco de 220 km por el Chocó biogeográfico, que al unir el Atlántico desde Titumate en Bahía Ceverá con el Pacífico y llegar a Punta Aguacate en el norte de Bahía Solano, podría movilizar 40 millones de toneladas año, cantidad inferior a las 300 millones de toneladas que transitan por Panamá y que se duplicarán con la ampliación del canal, hoy en curso. Esta alternativa al Canal de Panamá, por Colombia, que costaría U\$ 7.500 millones financiados por el Gobierno Chino, facilitaría la salida de materias primas para el Asia provenientes de Colombia, Brasil y Venezuela, pero estaría descompensada en los volúmenes y tipos de embarcación probables para los flujos contrarios. El corto trazo, se presenta luego avanzando hasta Tribugá, para paliar su preocupante aspecto de proyecto absolutamente desarticulado.

Los antecedentes de semejante obra pasan por la historia de Colombia, primero con la construcción del Ferrocarril de Panamá en 1855, cuyas consecuencias fueron hacer de la capital del istmo la primera metrópoli del país y causar el declive de Honda al palidecer el Magdalena como ruta de paso a Ecuador y Perú desde la colonia. Hasta la apertura del canal en 1914, dicho ferrocarril transportó el mayor volumen de carga por unidad de longitud entre las vías férreas del mundo; y segundo, con la construcción del Canal de Panamá iniciada en 1881 por el constructor de Suez, Ferdinand de Lesseps, quien fracasa al intentar el paso sin esclusas, debiendo declinar en 1889. Ya en 1903, Panamá se separa y negocia concluir la construcción con EEUU entregando el canal a perpetuidad con su franja de 16 kilómetros, a cambio de U\$10 millones y una renta anual de U\$250 mil.

Pero por razones que van más allá de la generosidad, Panamá recibe el Canal en 2000 mediante el tratado Carter-Torrijos firmado en 1978 para el traspaso de su soberanía y control. La razón: la entrada en escena de los grandes monstruos de los mares: los Superpánamax, embarcaciones que superan los 4500 contenedores de 20 pies TEU de capacidad actual en el Canal. Ahora Panamá se amplía para permitir el paso de barcos de 12500 TEU, ligeramente mayores a los que cruzan Suez su tradicional competidor. Con todo esto, ambos canales no darán abasto atendiendo unos flujos comerciales que crecen al doble del PIB mundial, razón por la cual EEUU seguirá movilizandorutas troncales de contenedores entre Asia y Europa, que utilizan en su tránsito los ferrocarriles costa a costa para pasar de Nueva York a San Francisco, gracias a sus puertos profundos.

Lo anterior muestra cómo Colombia tiene una opción a pesar de la ampliación de Panamá, máxime cuando dicho canal debe funcionar con esclusas, lo que supone una limitación natural asociada a las precipitaciones en el Lago Gatún, así tenga previsto reutilizar el 40% del agua en la nueva vía. Además el 30% de las embarcaciones que transitan allí, son embarcaciones

pequeñas de menos de 9000 toneladas para las cuales se encarece el tránsito por contenedor por la operación de las esclusas.

Ahora, volviendo a la propuesta China urge una alternativa de ferrocarril para ese trazado por la margen occidental del río Atrato que aprovecha el piedemonte oriental de la Serranía del Baudó, que ofrezca mayor articulación al sistema de transporte de Colombia y mitigue impactos sobre ecosistemas y comunidades con culturas ancestrales: el Ferrocarril del Atrato que saliendo de Turbo, como parte del Ferrocarril de Occidente que uniría a Medellín con Urabá, pase por Chigorodó y Mutatá, y llegue a Vigía del Fuerte para cruzar el Atrato aguas arriba del escenario fangoso e inundable del río. El trazado avanzaría hacia el sur por el piedemonte occidental de la Cordillera Occidental en jurisdicción de Murindó y Vigía del Fuerte, hasta el río Murrí de Antioquia, lugar donde giraría al poniente para buscar el Atrato y luego cruzar por túnel la serranía del Baudó, con el fin de entrar al Golfo de Utría donde está Bahía Solano, para bajar a Tribugá destino y salida al mar para el Eje Cafetero. Esta ruta sirve a Antioquia, evita el tapón del Darién, mitiga impactos en áreas de interés como parques y reservas, vincula los poblados del Medio Atrato y articula los dos principales golfos del Chocó al proyecto.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia www.galeon.com/economiaaytransportes

[Ref: La Patria, Manizales, 2011/07/04/]

Más información en:

El FFCC verde para el Canal Interoceánico

Por Gonzalo Duque Escobar

El Ferrocarril interoceánico del Atrato que saliendo de Turbo, pasaría por Chigorodó para llegar al río Murrí bordeando el Chocó biogeográfico, cruza el Atrato en Vigía del Fuerte, aguas arriba del escenario fangoso e inundable del río, para luego entrar por túnel al Golfo de Utría y bajar a Tribugá.



Imagen: Alternativas para el Ferrocarril Interoceánico de Colombia. Adaptada de <http://www.michoco.org>

Aprovechar el piedemonte cordillerano de la margen derecha del Atrato (línea verde), y no la Serranía del Baudó (línea roja), ofrecería mayor articulación al sistema de transporte de Colombia y mitigaría impactos sobre ecosistemas y comunidades con culturas ancestrales. Esta ruta sirve a Antioquia, evita el tapón del Darién, mitiga impactos en áreas de interés como parques y reservas, vincula los poblados del Medio Atrato y articula los dos principales golfos del Chocó al proyecto.

Y dado que en principio, algunos argumentan que el Canal seco donde se prevé movilizar 40 millones de toneladas año, en virtud de las operaciones de carga y descarga, no puede competir con el Canal de Panamá, aunque ciertamente los trasbordos son fundamentales en la estructura de costos, y por lo tanto las operaciones deben ser, además de mínimas, a gran escala, igualmente las esclusas encarecen el transporte. Pero dado el volumen de la demanda, Panamá funciona para el flujo Asia-Europa, a pesar de Suez que no las tiene.

Además, cuando se entregó el Canal a los Panameños en 2000, se hace sabiendo que el volumen de mercancías que regularmente crece al doble del PIB, hará rentable el servicio puerto a puerto utilizando los FFCC costa a costa de EEUU ya depreciados, así se tengan trasbordos y una ruta mucho más larga cruzando Norteamérica, entre New York y San Francisco.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia www.galeon.com/economiaytransportes

[Ref.: Revista Eje 21, Manizales, 2111-07-04]

Relacionados:

(2011) Colombia: cuida y mira a tus océanos. <http://www.bdigital.unal.edu.co/3671/>

(2011) Las Transversales Cafeteras al Pacífico. <http://www.bdigital.unal.edu.co/3300/>

(2011) Nuestro corredor logístico para el PND 2010-2014. <http://www.bdigital.unal.edu.co/3199/>

(2010) Nuestros mares en la economía planetaria. <http://www.bdigital.unal.edu.co/2348/>

(2010) ¿Un mega-puerto en bahía Málaga? <http://www.bdigital.unal.edu.co/1689/>

(2009) "[Frenado](http://www.bdigital.unal.edu.co/1697/)" el transporte en Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1697/>

(2009) Una salida al mar para el occidente colombiano. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/>

(2008) Colombia geoestratégica. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1585/>

(2007) Notas sobre puertos profundos en Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1670/>