

Colombia a la espera del tren andino



Por Gonzalo Duque-Escobar *

Movilizar un contenedor en tractomula desde el Altiplano hasta los mares de Colombia, cuesta en promedio U\$2.350; esto es el costo de sacarlo del Perú (U\$900) y llevarlo al Asia (U\$1.500).

Gracias a que los fletes carreteros con el tren se pueden reducir 3 a 4 veces y con el modo fluvial 6 veces, la solución a esta problemática se puede dar implementando la multimodalidad

al integrar la Región Andina con el Ferrocarril Cafetero, para articular la hidrovía del Magdalena con la cuenca del río Cauca, y transitar por ferrocarril desde el Altiplano hasta Urabá y Buenaventura.

Para valorar la magnitud de dicho impacto, bastaría señalar que con las vías 4G, la economía asociada a la reducción de los tiempos de viaje, solo alcanza 30%.

Cuando 90% de la economía planetaria se desarrolla en los mares y la cuenca del Pacífico es el nuevo escenario de la economía mundial, Colombia estaría obligada a resolver las barreras estructurales de su sistema de transporte, que siguen mostrando un retraso portuario de 100 años y replantear un sistema logístico atrasado en el que la Región Andina, en lugar de trenes e hidrovías depende del modo carretero para movilizar su carga desde y hacia los puertos, donde las embarcaciones solo garantizan el comercio con Europa y las Américas.

Dado que el sistema de transporte de carga en Colombia, además de soportarse en el modo carretero está fragmentado, los ferrocarriles y las hidrovías podrían paliar dificultades estructurales, que explican la pérdida de 33 escaños en el ranking de valoración del sistema logístico internacional entre 160 países, elaborado por el Banco Mundial, en el que advierte del rezago del país respecto a los miembros de la Alianza del Pacífico y del incremento de los costos del transporte en 40% y 30% de tiempo adicional empleado en la exportación de nuestras mercancías. Al comparar las posiciones de 2014 con las de 2013 en dicho ranking, Colombia pasó del puesto 64 al 97, Chile del 39 al 42; México del 47 al 50, y Perú del 60 al 71.

Hoy, cuando 70% de la carga de exportación de Colombia llega a los puertos congestionando el sistema por el costoso modo carretero, el Occidente Colombiano donde se genera cerca de 30% del PIB de la Nación, en lugar de salir al Caribe por Urabá lo hace por Cartagena, ruta que en longitud incrementa los fletes 40% para Medellín, 30% para el Eje Cafetero y 20% para el Valle del Cauca. Igualmente, Bogotá y Cundinamarca donde se generan en su orden 25% y 5% del PIB, y que esperan reducir sus fletes al Caribe en 40% con la hidrovía del Magdalena, con un Ferrocarril Cafetero entre La Dorada e Irira que se propone, podrían tener una salida directa de sus contenedores por la vía ferroviaria a Urabá y a Buenaventura, cuando el Tren de Occidente extienda sus rieles entre Buenaventura y Urabá, para articular nuestros mares en el nuevo escenario del transporte intercontinental.

A esto se suma, la oportunidad de hacer uso de un canal interoceánico por el Chocó biogeográfico, si se desea llegar al Asia.

Es evidente que si nuestras tres cordilleras son barreras dispuestas de sur a norte, Colombia debe estructurar un verdadero “sistema de transporte” a lo largo de sus valles interandinos, articulando modos competentes y desarrollando de forma coherente la salida a sus mares. Hoy las mercancías contenedorizadas de la Región Andina colombiana que son las que importan valor agregado, sólo van al Pacífico americano y al océano Atlántico, un escenario reducido donde las embarcaciones clase Panamax son competentes en costos.

El Ferrocarril Cafetero

Con el Ferrocarril Cafetero de 150 km entre La Dorada e Irra y la Hidrovía del Magdalena, se puede implementar la multimodalidad para integrar la Región Andina y el Altiplano con los mares de Colombia.

El corredor férreo cruzando la cordillera Central con el Túnel Cumanday por las granodioritas estables del Stock de Manizales, detonaría dos plataformas logísticas: una asociada al Puerto Multimodal de La Dorada que beneficiaría a Honda, y otra entre La Virginia, el Km 41 y La Felisa. El carbón andino saliendo a Buenaventura, sería el puntal para la viabilidad económica del proyecto.

Canal interoceánico entre Urabá y Cupica.

Esta ruta de transporte que complementaría al Canal de Panamá al conectar sendos puertos profundos en los mares de Colombia, sin comprometer el frágil ecosistema del Darién ni afectar sus culturas nativas, estaría constituida por el Ferrocarril Verde de 260 km transitando entre Urabá y Cupica por el Atrato antioqueño, complementado con la navegación por el caudaloso río hasta Vigía del Fuerte.

Se trata de complementar el Ferrocarril propuesto por Carlos E. Restrepo desde principios del siglo XX, que saliendo de Urabá buscaría primero su articulación con el Tren de Occidente en Chigorodó para integrarse al sistema de transporte de carga de Colombia, al continuar desde allí hacia el sur por la margen del Atrato antioqueño buscando cruzar el río aguas arriba del sus zonas inundables y fangosas, para finalmente salir a Cupica en el Pacífico, 90 Km al norte de Tribugá.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/economiaaytransportes>
Fuente: Fragmento tomado de Colombia: por el regreso del tren andino y la multimodalidad [Ref.: La República, 22.08. 2014.] *Imagen: Red férrea de Colombia extendida (Adaptada por GDE). Fuente, Geotren.es*

Relacionados:

- Centenario “canalero” <http://godues.wordpress.com/2014/07/07/centenario-canalero/>
- Ciudad, puerto y río en tierra de pasillos, bundes y guabinas <http://godues.wordpress.com/2014/05/25/>
- Colombia: por el regreso del tren andino y la multimodalidad <http://godues.wordpress.com/2014/08/05/>
- La Transversal Cafetera por Caldas <http://godues.wordpress.com/2014/07/15/>
- Nuevo Túnel Cumanday, bimodal y competitivo <http://godues.wordpress.com/2014/07/21/>
- Sistema bimodal cafetero: ferrocarril y carretera para integrar la región andina, en: <http://godues.wordpress.com/2014/07/28/12805/>
- Sistema férreo, la clave para la competitividad <http://godues.wordpress.com/2014/04/28/>
- Sobre Puertos y Mares en Colombia, en: <http://godues.wordpress.com/2012/01/15/>
- Una salida al mar para el occidente colombiano <http://godues.wordpress.com/2012/01/19/>

- Variante Tesalia <http://godues.wordpress.com/2014/07/08/>