

Significado y desafíos del regreso del tren



Por Gonzalo Duque-Escobar*

Se ha puesto a prueba el Ferrocarril Santa Marta-La Dorada, una vía férrea de casi 800 km, a cargo de la ANI. El hecho resulta de relevancia dada la deficiencia estructural del transporte de carga del país: según la Cámara Colombiana de Infraestructura CCI, mientras el sistema multimodalidad en Europa moviliza el 60% de las mercancías, en Colombia por la falta de articulación entre los modos fluvial y ferroviario sólo se alcanza al 1,5%. De ahí la importancia del desarrollo del Corredor Férreo del Cauca, articulado a la Hidrovía del Magdalena.

Sin duda alguna, el regreso del tren al estratégico puerto Caldense se constituye en un hecho histórico: basta recordar que en la década de 1920, el impacto de los trenes cafeteros en Colombia resultó comparable al del Canal de Panamá inaugurado en 1914: si bien tras la inauguración del Ferrocarril de Panamá en 1855, la primera metrópoli de Colombia fue la capital del Istmo, también con obras como el Ferrocarril de Antioquia que redujo veinte veces costo y tiempo de movimientos de carga entre Medellín y Puerto Berrío, o la del Ferrocarril de Caldas que llegó a Manizales en 1927, tras el poblamiento del occidente colombiano, se facilita la industrialización del país gracias al binomio café-ferrocarril.

Debemos partir del presupuesto de que sin trenes, al seguir dependiendo del costoso modo carretero, el comercio de Colombia no puede ser competitivo; esto es, se requiere implementar un sistema intermodal mediante ferrocarriles e hidrovías que, de proveerles carga suficiente, pueden reducir los fletes del transporte varias veces, resultando economías modales: según el BID, en su estudio “Destrabando las arterias: El impacto de los costos de transporte en el comercio de América Latina y el Caribe” (2010), por cada reducción porcentual de los costos las exportaciones podrían crecer porcentualmente varias veces.

Dado que el tren Santa Marta-La Dorada se destinará a carga diferente al carbón, habrá que desarrollar un sistema logístico implementando una red de puertos de contenedores ubicados en zonas generadoras e importadoras de carga, donde se preconsoliden cargas y anticipen trámites aduaneros: la Holdtrade Atlántico como operadora de dicho tren, la OPL Carga como su empresa aliada, la Sociedad Portuaria de Santa Marta, Fenoco, la Unión Temporal Ferroviaria Central, y las autoridades del Magdalena Centro, deberán aunar esfuerzos para impulsar dicha plataforma logística de soporte, fundamental para hacer viable el tren y más adelante el transporte por el río Magdalena.

Aún más, para prevenir el emplazamiento de un enclave económico, caso Buenaventura, las autoridades regionales y fuerzas vivas de los departamentos vecinos al Magdalena Centro, deberán impulsar un polígono industrial para emplazar industrias, p.e. plantas químicas de base minera, recurriendo a dos estrategias: la

creación de una figura asociativa de planificación y gestión entre La Dorada, Honda y Puerto Salgar, y el trámite de una ley de exención de impuestos para las mismas.

Ya conocemos las dificultades del Ferrocarril del Pacífico, relacionadas con la precariedad de la carga y con la falta de la variante a Buenaventura por Buga-Loboguerrero, que equipada con viaductos y túneles evitaría ir a Yumbo economizando un centenar de kilómetros, y el penoso ascenso de la cordillera por La Cumbre. De ahí la importancia de un sistema ferroviario transversal que integre la Región Andina recuperando la línea férrea Facatativá-Salgar y desarrollando el Ferrocarril Cafetero entre La Dorada y el Km 41, que al articular el Corredor Férreo del Cauca y a Bogotá con la Hidrovía del Magdalena, facilitaría el movimiento de carga entre el Altiplano y el Pacífico. Al respecto, si se implementa la locomotora del carbón andino, se podría financiar dicha infraestructura férrea.

Si en la cuenca del Magdalena se generan el 30% de la carga de la región Andina y el 40% del PIB, y en el Occidente colombiano el 40% de la carga y el 30% del PIB, de integrarse a la Hidrovía mediante el ferrocarril, tanto el Altiplano como el norte del Valle que son los epicentros de ambos territorios, detonará en el Magdalena Centro la mayor plataforma logística de la Región Andina de Colombia, y el principal nodo de conectividad del sistema intermodal de carga.

*Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/economiaaytransportes> [Ref.: La Patria. Manizales, 2016/10/23] Imagen: Red férrea de Colombia en Geotree.es y Tren de la Holdtrade Atlántico en BLU Radio.

Relacionados:

- Desarrollo minero-energético de Caldas.
<http://www.bdigital.unal.edu.co/46067/1/gonzaloduqueescobar.201453.pdf>
- Desde Los Andes al Orinoco y al Amazonas.
<http://www.bdigital.unal.edu.co/10948/1/gonzaloduqueescobar.201336.pdf>
- El Antiguo Ferrocarril de Caldas. Gabriel Poveda (2003).
<http://www.acceconomicas.org.co/documents/Ferrocarril%20de%20Caldas.pdf>
- El Norte de Tolima y el Magdalena Centro, sobre la ruta del progreso de Caldas.
<http://www.bdigital.unal.edu.co/50243/7/elnortedeltolimaymagdalena.pdf>
- Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia.
<http://www.bdigital.unal.edu.co/1601/1/ferrocarrilesintegracionyprogresoparacolombia.pdf>
- Honda - La Dorada: potencial nodo intermodal para una plataforma logística.
<http://www.bdigital.unal.edu.co/53172/1/hondaladoradapotencialnodointermodal.pdf>
- Impactos del nuevo Canal de Panamá.
<http://www.bdigital.unal.edu.co/53095/1/impactosdelnuevocanaldepanama.pdf>
- Pacífico Colombiano. GDE <http://www.bdigital.unal.edu.co/52158/1/pacificocolombiano.pdf>
- ¿Para dónde va el Magdalena?: elementos sobre logística y transporte verde.
<http://www.bdigital.unal.edu.co/51046/7/paradondevaelmagdalena.pdf>
- Sistema multimodal en la Región Andina: Propuestas para PND 2014 – 2018.
<http://www.bdigital.unal.edu.co/47476/1/sistemamultimodalenlaregionandina.pdf>
- Un plan maestro de transporte “multi” pero no intermodal.
<http://www.bdigital.unal.edu.co/53096/1/unplanmaestromultiynointermodal.pdf>
- Urabá frente a los mares de Colombia.
<http://www.bdigital.unal.edu.co/51859/1/urabafrentealosmaresdecolombia.pdf>