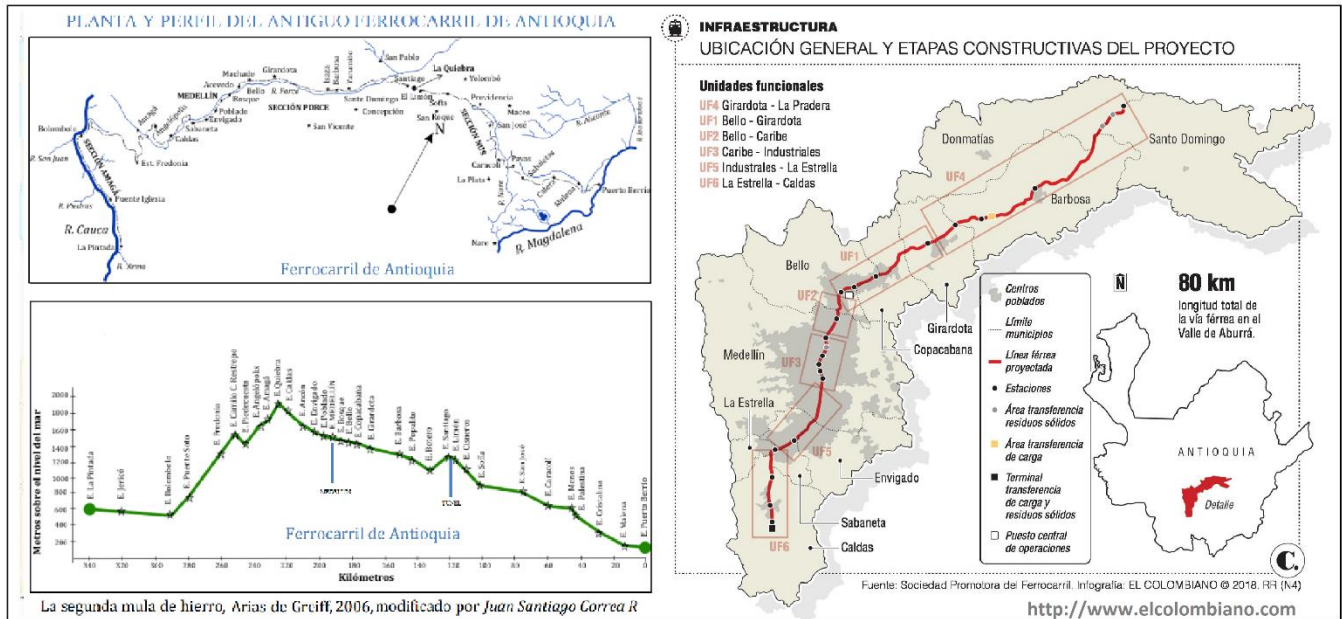


## El Nuevo Ferrocarril de Antioquia por el Valle de Aburrá



Por: **Gonzalo Duque-Escobar\***

**RESUMEN:** Primera fase del nuevo Ferrocarril de Antioquia entre Caldas y La Pradera como antesala a dos posible expansiones del sistema ferroviario antioqueño: la primera, con la línea llegando a Puerto Berrío y a Bolombolo, y la segunda llevando el tren a Urabá y a Cupica con un doble propósito: de un lado, para conformar el Corredor logístico Urabá-Buenaventura; y del otro, para establecer el paso interoceánico con el tren Urabá-Cupica transitando por Chigorodó, complementado con la hidrovía del Atrato operando hasta Vigía del Fuerte.

Desde principio del año, se ha presentado la primera fase del proyecto Nuevo Ferrocarril de Antioquia NFA, consistente en un sistema férreo eléctrico de 81 kilómetros para conectar el área metropolitana desde Caldas hasta Barbosa, con una función multipropósito. La idea en su máxima expresión, hace honor al pensamiento de Carlos E. Restrepo, quien tras la pérdida de Panamá (1903) propuso llevar el tren a Urabá, y a la construcción del Ferrocarril de Antioquia (1874-1929) que con la construcción del Túnel de la Quebra (1929), respecto a la arriería redujo veinte veces el costo y tiempo de mover mercancías entre Medellín y Puerto Berrío.

Las tres líneas del visionario sueño que se construiría en 4 años, con antecedentes modernos como el Metro y un positivo impacto ambiental para la movilidad y calidad del aire, son: una, la de pasajeros con 18 estaciones y trenes que interactuaría con el Metro de Medellín como modo de transporte masivo que moviliza 1 millón de pasajeros-día, y con el metro plus como sistema de mediana capacidad; dos, la de carga para cerca de 3000 toneladas-día del área metropolitana; y tres, la de residuos sólidos llevando de noche la basura al norte. Lo anterior resuelve la variable carga que exige el sistema férreo.

Esta primera etapa del NFA liderada por La Gobernación de Antioquia y del cual participan como socios el IDEA, el Área Metropolitana y el Metro de Medellín, que se concesionaria a 40 años, construida en doble vía electrificada costaría inicialmente 2, 5 billones de pesos, o 6,2 billones al año 2022 sumando obras complementarias e inflación. Después, vendrá una segunda etapa que lleva la línea ferroviaria, desde Caldas hasta a La Pintada por el

Suroeste y desde Barbosa hasta Puerto Berrío por el Noreste, transitando los 318 km del antiguo Ferrocarril de Antioquia.

Finalmente, la tercera etapa al filo de dos décadas, al consolidarse una conexión del tren con Urabá por el Norte. Ésta, llegando a Buenaventura por el Sur, de dotarse el Ferrocarril del Pacífico dotado de una variante por Loboguerrero con túneles y viaductos, conformará un corredor logístico para el Occidente Colombiano, comparable al de la hidrovía del Magdalena. Urabá, donde Antioquia desarrolla tres mega puertos, de contar con una gran urbe y con el Ferrocarril Urabá-Chigorodó-Vigía para una conexión con Cupica que articule nuestros mares, podrá transformar “la mejor esquina de América” en el escenario más competitivo de Colombia del Siglo XXI.

\* *Profesor Universidad Nacional de Colombia. <http://godues.webs.com> Artículo para Especial de la Revista Semana, sobre Ferrocarriles. “Ferrocarriles, ya es hora”. Pg. 72. Noviembre 30 de 2018. Imagen: Antiguo Ferrocarril de Antioquia y Proyecto ferroviario del Valle de Aburrá en 2018.*

...

### Referencias bibliográficas:

<p><a href="#"><u>¿Ajustes a locomotora energética de Colombia? Centenario “canalero”.</u></a></p> <p><a href="#"><u>Colombia a la espera del tren andino.</u></a></p> <p><a href="#"><u>Colombia mira a la Cuenca del Pacífico.</u></a></p> <p><a href="#"><u>¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia?</u></a></p> <p><a href="#"><u>Eje Cafetero y Transporte Intermodal.</u></a></p> <p><a href="#"><u>El Ferrocarril Cafetero por el Norte del Tolima.</u></a></p> <p><a href="#"><u>El territorio del río Grande de la Magdalena.</u></a></p> <p><a href="#"><u>El futuro de la ciudad.</u></a></p> <p><a href="#"><u>Ferrocarriles e hidrovía, claves para la multimodalidad.</u></a></p> <p><a href="#"><u>Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia.</u></a></p> <p><a href="#"><u>Impactos del nuevo Canal de Panamá.</u></a></p> <p><a href="#"><u>Introducción a la economía del transporte.</u></a></p> <p><a href="#"><u>Movilidad y Modelo Urbano.</u></a></p>	<p><a href="#"><u>Nuevo Ferrocarril de Antioquia, para estructurar un sistema férreo en Colombia.</u></a></p> <p><a href="#"><u>Pacífico biogeográfico y geoestratégico colombiano.</u></a></p> <p><a href="#"><u>¿Para dónde va el Magdalena?</u></a></p> <p><a href="#"><u>Plataformas Logísticas y Transporte Intermodal en Colombia.</u></a></p> <p><a href="#"><u>Significado y desafíos del regreso del tren.</u></a></p> <p><a href="#"><u>Un canal bioceánico por el Chocó biogeográfico.</u></a></p> <p><a href="#"><u>Un contexto para el puerto de aguas profundas en Tribugá, Colombia.</u></a></p> <p><a href="#"><u>Un Plan Maestro de Transporte “multi” pero no Intermodal.</u></a></p> <p><a href="#"><u>Una salida al mar para el occidente colombiano.</u></a></p> <p><a href="#"><u>Una visión sistémica del Aeropuerto del Café.</u></a></p> <p><a href="#"><u>Urabá frente a los mares de Colombia.</u></a></p> <p><b>Textos “verdes”.</b></p>
--	--

...

[Documentos de Gonzalo Duque-Escobar, en el Repositorio Institucional de la Universidad Nacional de Colombia](#)

