

## Sistema férreo, la clave para la competitividad



Por Gonzalo Duque-Escobar \*

En 2012, el gobierno puso como meta “mejorar al menos 20 puestos en el ranking del Foro Económico Mundial (FEM), avanzando del puesto 69 al 47”. Pero a pesar de presentar índices favorables como unas cuentas macroeconómicas balanceadas, inflación controlada y bajos niveles de deuda pública, el país se ha estancado en el cuatrienio como consecuencia de la corrupción, débil institucionalidad y carencias en infraestructura. También, en el Informe de Competitividad Mundial del International Institute for Management Development de Suiza (IMD), donde las variables a evaluar son economía,

negocios, gobierno e infraestructura, Colombia en 2013, entre 60 países se ubica en el puesto 48.

Si bien las políticas públicas existentes permitirían escalar en el ranking de los países más competitivos, habría que resolver factores políticos y de planeación que afectan su implementación. De ahí la asimetría en el desempeño de las locomotoras del PND "Prosperidad para Todos", donde el mejor indicador hasta febrero fue para la innovación con 78%, seguida de agricultura con 70% y vivienda con 68%, mientras las más rezagadas fueron minería con 64% e infraestructura con 58%. Hoy, si bien con las concesiones de cuarta generación inspiradas en el mandato del ex Ministro Germán Cardona, podrían en seis años según lo planeado, multiplicar por 13 los 900 km de dobles calzadas por las que se transporta el 70% de los 243 millones de toneladas anuales que exporta el país, nunca se alcanzaría la reducción en tiempo y costos de salida a nuestros puertos que pueden ofrecer el modo ferroviario y fluvial, respecto al modo carretero.

Esto, porque en infraestructura a pesar de las mejoras de la red vial que modernizan el sistema troncal de carreteras, dada la ausencia de un sistema férreo que puede ofrecer fletes 3 a 4 veces inferiores para salir a los puertos, los contenedores continúan llegando en camión a estos lugares donde la modernización de los terminales marítimos de Cartagena y Buenaventura que son los mejores, a lo sumo pueden admitir barcos de 4500 TEU como los que transitan el Canal de Panamá de 1914, los que no son viables para establecer una ruta troncal interoceánica entre Asia y Europa pasando por las Américas, capaz de competirle al Canal de Suez donde el flujo lo soportan embarcaciones de 12000 TEU cuyos fletes son cinco veces inferiores: son estos monstruos de los mares los que transitarán por el nuevo canal del istmo.

Para resaltar la importancia de los ferrocarriles y de las hidrovías como alternativas de solución para dicha problemática, veamos: movilizar en tractomula un contenedor entre Bogotá y Buenaventura cuesta US\$2100 y entre Bogotá y Cartagena US\$2600, o US\$2250 para la Región Andina, cifra 1,5 veces superior al costo de transportarlo de Cartagena al Asia, o 2,5 veces lo que cuesta manipular un contenedor en Perú; ¿entonces por qué no utilizar el modo fluvial en la cuenca del río Magdalena y el férreo en la del río Cauca?. Para el BID cada reducción porcentual de los costos del transporte, puede incrementar tres veces las exportaciones en la región.

Sí los fletes por tren bajarían en promedio 3,4 veces respecto al carretero y el tiempo de salida del contenedor que en promedio llega a 14 días para Colombia, al implementar la multimodalidad, consolidar cargas y anticipar trámites aduaneros, pasaría a 10 días, se debería priorizar un sistema férreo coherente, con base en las siguientes premisas: 1- Articular el Tren de Occidente con la Hidrovía del Magdalena, mediante una transversal

férrea por Caldas llamada el Ferrocarril Cafetero, la que 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. 2- Extender el Tren de Occidente para unir a Buenaventura con Urabá, fórmula que aprovecharía el Ferrocarril Cafetero para articular el Altiplano con los dos mares de La Patria. 3- Implementar el Canal Interoceánico entre Urabá y Cupica, complementado el Ferrocarril Verde con la navegación por el Atrato; tren que transitando por la margen antioqueña no afectaría las culturas nativas del Darién y se articularía con el Tren de Occidente en Chigorodó para integrarse al sistema férreo de Colombia.

\* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/economiaaytransportes> [ Ref.: LaPatria, Manizales 2014.04.26] Imágenes: Estructura del Sistema Férreo para Colombia. GDE, 2014.

#### **Relacionados:**

- FERROCARRIL INTEROCEÁNICO VERDE PARA COLOMBIA, en: <http://godues.wordpress.com/2014/01/08/ferrocarril-interoceanico-para-colombia/>
- PUERTO MULTIMODAL DE LA DORADA, en: <http://godues.wordpress.com/2014/01/25/puerto-multimodal-de-la-dorada/>
- FERROCARRIL CAFETERO PARA COLOMBIA <http://godues.wordpress.com/2014/02/04/ferrocarril-cafetero-para-colombia/>
- INFRAESTRUCTURA PARA LA ECORREGIÓN CAFETERA, en: <http://godues.wordpress.com/2014/02/23/infraestructura-para-la-ecorregion-cafetera/>
- RUTAS PARA LA ALIANZA PACÍFICO: FERROCARRILES E HIDROVÍAS CLAVE PARA COLOMBIA, en: <http://godues.wordpress.com/2014/02/11/11704/>
- COLOMBIA: INFRAESTRUCTURA, COMPETITIVIDAD Y TRANSPORTE, en: <http://godues.wordpress.com/2014/03/27/colombia-infraestructura-competitividad-y-transporte/>
- Fundamentos de Economía y Transportes. Gonzalo Duque Escobar, en: <http://galeon.com/economiaaytransportes>
- Puertos secos y multimodalidad, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/11356/1/gonzaloduqueescobar.201401.pdf>
- Aeropuerto del Café (Aerocafé), en: <http://godues.wordpress.com/2013/09/27/>