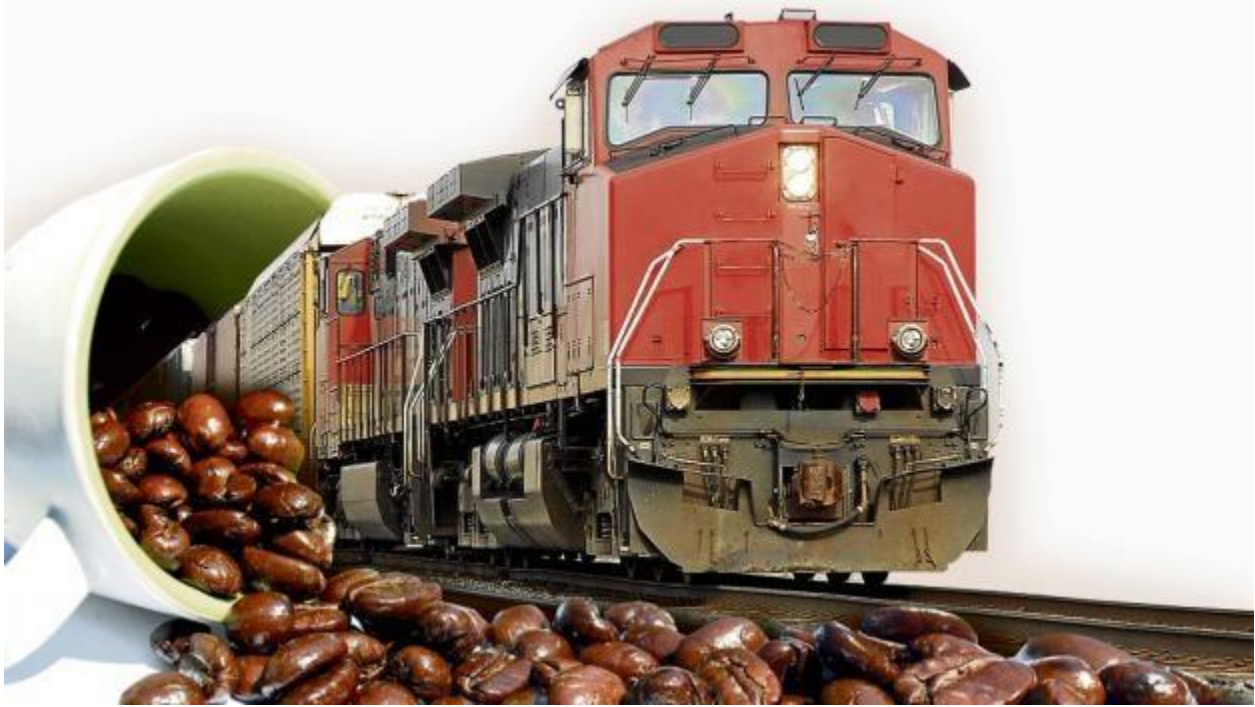


Relevancia del Ferrocarril Cafetero



Por Gonzalo Duque-Escobar *

Entre los proyectos de infraestructura de interés para Caldas, las prioridades serían: Primero, el Ferrocarril Cafetero, un proyecto de gran impacto para el país que también detonaría un puerto Multimodal seco en el km 41 donde se articularía con el Tren de Occidente, y que repotenciaría el impacto esperado del Puerto Multimodal de La Dorada sobre el PIB regional del Magdalena Centro, al consolidar grandes desarrollos en dicho territorio, gracias a la convergencia del sistema férreo nacional derivada del Proyecto.

Segundo, el Puerto Multimodal de La Dorada, al facilitar un nuevo escenario logístico y urbano (plataforma Logística y Conurbación Honda-La Dorada) y de nuevos emplazamientos industriales (industrias químicas de Base minera en especial), vitales para la gran cuenca andina del Magdalena. Y tercero, Aero café pero con pista extendida a 3600 m para vuelos con alcance hasta 5000 millas a bajo costo, que harían viable el Paisaje Cultural Cafetero, lo que complementaría a Matecaña que sólo podría ofrecer vuelos a mercados ubicados a 3000 millas, con tarifas más costosas.

A propósito del Ferrocarril Cafetero uniendo La Dorada con el Km 41, dicha línea férrea que puede detonar una gran plataforma logística entre La Virginia y La Felisa, articularía dos grandes escenarios: la Hidrovía del Magdalena, un medio seis veces más económico que la tractomula, y el Tren de Occidente, un modo de transporte terrestre que reduce los fletes 3

veces respecto al modo carretero. Evidentemente, el destino natural del Tren de Occidente, que sale de Buenaventura y pasa por Irra, debe ser Urabá y nunca Santa Marta.

Hoy, cuando los contenedores de la región andina colombiana llegan a los puertos marítimos por carretera, Caldas le puede ofrecer al país una doble opción, con sendos Puertos Multimodales: uno en La Dorada y otro en el km 41, ambos unidos por una línea férrea transversal llamada el Ferrocarril Cafetero: se trata de un tren de montaña cruzando la Cordillera Central por el costado norte de Cerro Bravo, que marcharía saliendo del Oriente caldense por el Guarinó y llegando a territorio de Neira y Manizales por el Guacaica. Por el norte de Cerro Bravo, el túnel resulta corto, dado que topográficamente la Cordillera Central se estrecha.

El Ferrocarril Cafetero, será la ruta para unir a Bogotá con Buenaventura, y también la salida de Bogotá y del Tolima Grande a Urabá, extendiendo el Tren de Occidente a dicho puerto antioqueño: respecto a Cartagena, Urabá reduce la distancia de Medellín al Caribe, un 40%. Antes que poner a competir a lo largo del Magdalena ferrocarril carretera y río, Colombia debe desarrollar el transporte férreo por la cuenca andina del Cauca, integrando los mares con la línea Buenaventura – Urabá.

De cara al aislamiento de Manizales, el Ferrocarril Cafetero tiene mayor incidencia que la Transversal de Caldas, carretera cuyas bondades para esta capital, de alguna forma se suplirán con la nueva carretera pasando por Murillo y Cambao. Ahora, para poder remontar la cordillera se sugiere un tren de montaña, y por lo tanto un ferrocarril de trocha angosta o de yarda, sistema férreo que admite pendientes que pueden llegar al 5 % y de menores radios de curvatura, que sólo marchan a 50 km/h cargando vagones de 50 toneladas, a diferencia de los trenes de trocha estándar que a 100 km/h, transportan vagones de 100 toneladas.

ODINSA ha planteado un tren similar a éste, cruzando por un segundo túnel La Línea. Pero respecto al paso subterráneo para salvar la Cordillera Central, mientras las rocas de La Línea son inestables y exigen un tunelado muy lento complementado con una costosa estructura de soporte, contrariamente las rocas del Túnel Cumanday, del Stock Manizales, son estables y tienen auto-soporte, lo que redundaría en menores costos y tiempos cortos de tunelado.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia. [Http://galeon.com/economiaytransportes](http://galeon.com/economiaytransportes) [La República. Bogotá, 4 de abril de 2014] Imagen:

Anexos:

SISTEMA FÉRREO, LA CLAVE PARA LA COMPETITIVIDAD

<http://www.bdigital.unal.edu.co/12428/1/gonzaloduqueescobar.201415.pdf>



COLOMBIA: INFRAESTRUCTURA, COMPETITIVIDAD Y TRANSPORTE

<http://godues.wordpress.com/2014/03/27/colombia-infraestructura-competitividad-y-transporte/>

FERROCARRIL CAFETERO PARA COLOMBIA <http://godues.wordpress.com/2014/02/04/ferrocarril-cafetero-para-colombia/>

INFRAESTRUCTURA PARA LA ECORREGIÓN CAFETERA

<http://godues.wordpress.com/2014/02/23/infraestructura-para-la-ecorregion-cafetera/>

TÚNELES: VIDEOS Y DOCUMENTOS <http://godues.wordpress.com/2014/01/04/tuneles-videos-y-documentos/>

FERROCARRILES: INTEGRACIÓN Y PROGRESO PARA COLOMBIA

<http://www.bdigital.unal.edu.co/1601/1/gonzaloduqueescobar.2006.pdf>

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/>

AEROCAFÉ: LAS CINCO RAZONES DEL PROYECTO, en: <http://godues.wordpress.com/2014/01/24/aerocafe-las-cinco-razones-del-proyecto/>

TRANSVERSAL CAFETERA DE CALDAS: ELEMENTOS CENTRALES, en:
<http://godues.wordpress.com/2013/07/05/transversal-cafetera-de-caldas/>

MANIZALES: FUNCIONES URBANAS Y METROPOLITANAS, en:
<http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/1/gonzaloduqueescobar.20122.pdf>

EL TRANSPORTE RURAL Y EL DESARROLLO DE CALDAS, en:
<http://www.bdigital.unal.edu.co/2444/1/gonzaloduqueescobar.201023.pdf>

FUNDAMENTOS DE ECONOMÍA Y TRANSPORTES <http://galeon.com/economiaaytransportes>

NOTAS SOBRE PUERTOS PROFUNDOS EN COLOMBIA <http://www.bdigital.unal.edu.co/1670/1/puertos-colombia.pdf>

RUTAS PARA LA ALIANZA PACÍFICO: FERROCARRILES E HIDROVÍAS CLAVE PARA COLOMBIA
<http://godues.wordpress.com/2014/02/11/11704/>

