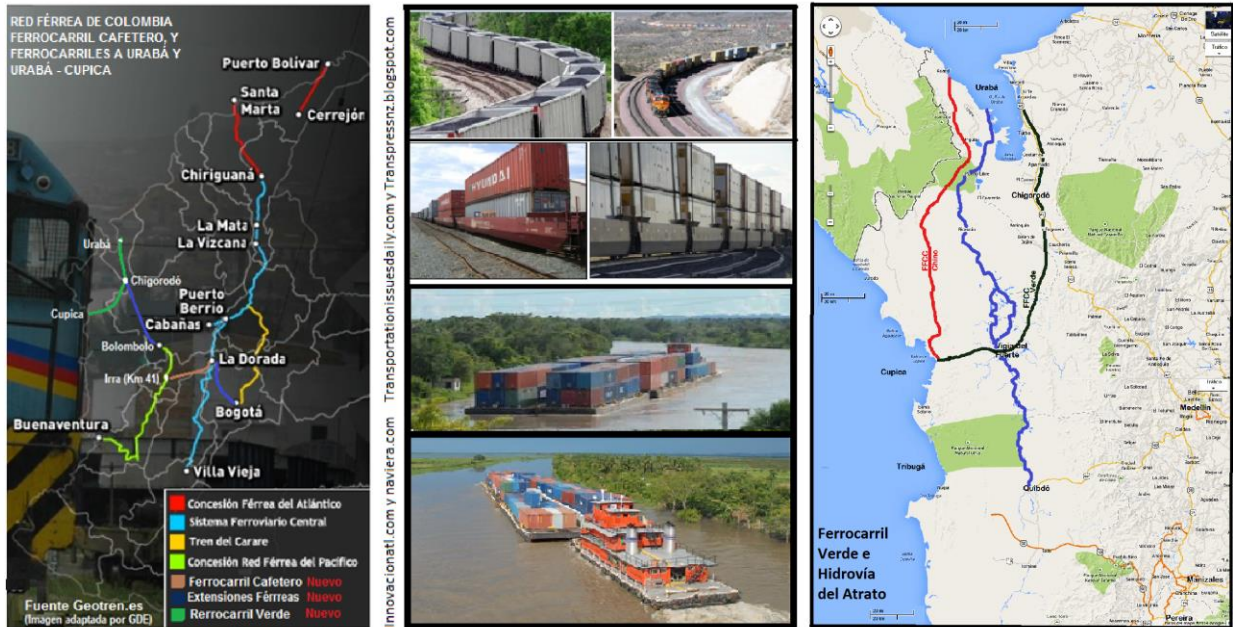


Ferrocarriles e hidrovía, claves para la multimodalidad



Gonzalo Duque-Escobar *

Bajo la tesis de que “sin el concurso del sistema férreo, el beneficio de recuperar la navegación en el Magdalena, resultaría inocuo”, a nombre de la U.N. – SMP Manizales se han presentado a la Comisión Sexta de La Cámara, a través de su miembro el Representante Hugo Hernán González, tres propuestas, para el PND 2014-2018, que son: 1- Integrar mediante el modo férreo el sistema de transporte de carga de la Región Andina, articulando la hidrovía del río Magdalena con el corredor férreo del río Cauca (esto con el Ferrocarril Cafetero entre La Dorada y el Km 41). 2- Extender la red férrea del corredor del río Cauca, para conectar a Buenaventura con Urabá, estableciendo un canal interoceánico seco para el movimiento de carga (el Tren de Occidente pasaría por el Km 41 y Bolombolo). 3- Recuperar el Ferrocarril Facativá–Salgar (1921-1925), para conectar el Altiplano, como centro de gravedad de la cuenca andina del Magdalena, con la hidrovía en La Dorada (ruta que complementada con el Ferrocarril Cafetero, conectaría a Bogotá con Buenaventura).

Lo anterior parte del presupuesto de que el sistema de carga en la Región Andina está severamente desarticulado, y del aprovechamiento de la posición geoestratégica de Caldas para la estructuración de un sistema de carga. Como soporte, basta entrar al terreno de la logística y la multimodalidad, para encontrar que el costo de mover un contenedor desde Bogotá hasta nuestros puertos (U\$2400), se reduciría unas 3 a 4 veces utilizando los trenes en lugar del modo carretero, o 6 veces si utilizamos el modo fluvial, con lo cual el potencial exportador colombiano crecería varias veces, de conformidad con lo consignado en el estudio Destrabando las Arterias, BID (2010).

Realmente no somos competitivos por dos razones: en primer lugar, por la falta de visión sistémica en la planeación del transporte, y por las carencias de infraestructura del transporte en Colombia: aunque contamos con 4000 km de ríos navegables, apenas hemos reiniciado la recuperación de 900 km en el Magdalena; a eso se suma la insuficiencia de una cantidad de ferrocarriles desarticulados e inoperantes, donde urgen acciones estructurales, porque siendo la red de 3468 km, el 96% está en trocha de 913 mm, una trocha no comercial en la que sólo opera el 55%.

Y en segundo lugar, por la obsolescencia de nuestras carreteras: de 166 mil km de la red nacional, 27 mil km están pavimentados, incluidos los 17 mil km de la red primaria, aunque en esta materia, existen notables esfuerzos: luego de proyectos como las Autopistas del Café, se vienen ejecutando inversiones fundamentales, como la Ruta del Sol, Pacífico 3, la Doble Calzada Bogotá-Girardot y el Túnel de La Línea. Habrá que reconocer que en la región recibiremos el beneficio de Pacífico 3, parte de las vías que saldrán la deuda histórica de la desconexión funcional Antioquia, cuya mejor troncal siempre fue la del Alto de Minas.

Si bien el sistema férreo ofreciendo fletes competitivos para el sistema de carga podría generar grandes beneficios para Colombia asociados a unas economías en fletes 10 veces superiores a las economías por reducción de tiempo esperadas con las vías de cuarta generación, también la articulación de corredores férreos será el detonante de la multimodalidad, de vincular el corredor férreo del río Cauca con la hidrovía; esto en lugar de poner a competir a lo largo del Magdalena, tren, carretera y río, idea que olvida la mayor competitividad de medio fluvial y que desconoce el enorme potencial del Magdalena, estimado en 500 millones de toneladas-año según el “Plan Maestro de Aprovechamiento del río Magdalena”, Hidrochina (2014).

Finalmente, los impactos complementarios por la conectividad al integrar red férrea e hidrovía, serían: a- El Ferrocarril Cafetero entre la Dorada y el Km 41, extendido a Bogotá, además de ofrecer una salida al mar para el altiplano, detonaría sendas plataformas logísticas en el Magdalena Centro y en el Cañón del Cauca. b- El Ferrocarril Buenaventura- Bolombolo- Urabá, además de ofrecer una ruta un 30 % más corta al Caribe para el Occidente colombiano con respecto a Cartagena, y de vincular al Valle y al Eje Cafetero con la hidrovía del Magdalena, podría reactivar el potencial exportador de dicha región, con sus economías en fletes.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/economiaaytransportes> [REF.: La Patria-Manizales 2015-03-30] Imagen: Red Férrea de Colombia e Hidrovía del Atrato. Créditos en imágenes.

Notas:

1- De forma aproximada, el costo para una línea férrea por Kilómetro, varía entre U\$ 2,1 y U\$ 1,9 millones para una vía nueva, según sea en trocha estándar o angosta.; o entre U\$ 550 y U\$ 350 mil, según se trate de su ampliación o rehabilitación. Y el costo y rendimiento de un túnel con sección de 110 m2 y por kilómetro, varían entre U\$ 25 y U\$ 45 mil, y de uno 1 a 2 años, según se trate de túneles en rocas con o sin auto-soporte.

2- El carbón andino exportado a la Cuenca del Pacífico, cuya producción podría alcanzar los 10 millones de toneladas por año si con precios remunerativos se logra industrializar la producción, es la clave para financiar la infraestructura férrea. En 2014, la producción nacional superó los 84 millones de toneladas, 93% de ellas concentradas en La Guajira y en Cesar donde la explotación es a gran escala, y 7% en el interior donde se destacaron los distritos carboníferos de Santander, Cundinamarca y Boyacá, y en menor grado Antioquia, todos estos con una minería de corte artesanal.

Referencias:

- *Conectividad del Cañón del Cauca por Manizales, con el Magdalena Centro.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/47299/>
- *Colombia mira a la Cuenca del Pacífico.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/4102/>
- *Cruzando la cordillera por Manizales, al Magdalena* <https://godues.wordpress.com/2015/03/16/>
- *El Ferrocarril Cafetero para la competitividad de Colombia.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/45950/>
- *Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia.* <http://www.bdigital.unal.edu.co/11520/>
- *Ferrocarril Verde e Hidrovía del Atrato* <https://godues.wordpress.com/2015/03/28/>

- Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1601/>
- Impacto por la multimodal en el Magdalena Centro. <http://www.bdigital.unal.edu.co/42001/>
- La navegación por el Magdalena. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1664/>
- Manual de geología para ingenieros. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1572/>
- Nuevo Túnel Cumanday, bimodal y competitivo. <http://www.bdigital.unal.edu.co/39638/>
- Puerto Multimodal de La Dorada. <http://www.bdigital.unal.edu.co/11655/>
- Puertos secos y multimodalidad. <http://www.bdigital.unal.edu.co/11356/>
- ¡Que se nacionalice la Drummond! <http://www.bdigital.unal.edu.co/11442/>
- Rutas para la Alianza Pacífico: ferrocarriles e hidrovías clave para <http://www.bdigital.unal.edu.co/11857/>
- Sistema Bimodal Cafetero: ferrocarril y carretera para integrar la Región Andina. <http://www.bdigital.unal.edu.co/39715>
- Sistema multimodal en la Región Andina: Propuestas para PND 2014 - 2018. <http://www.bdigital.unal.edu.co/47476/>
- Sobre Puertos y Mares en Colombia <https://godues.wordpress.com/2011/02/22/sobre-puertos-y-mares-en-colombia/>
- Un "ferrocarril verde" para articular los mares de Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/8429/>
- Una salida al mar para el occidente colombiano. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/>

Corredor Bimodal Cafetero:

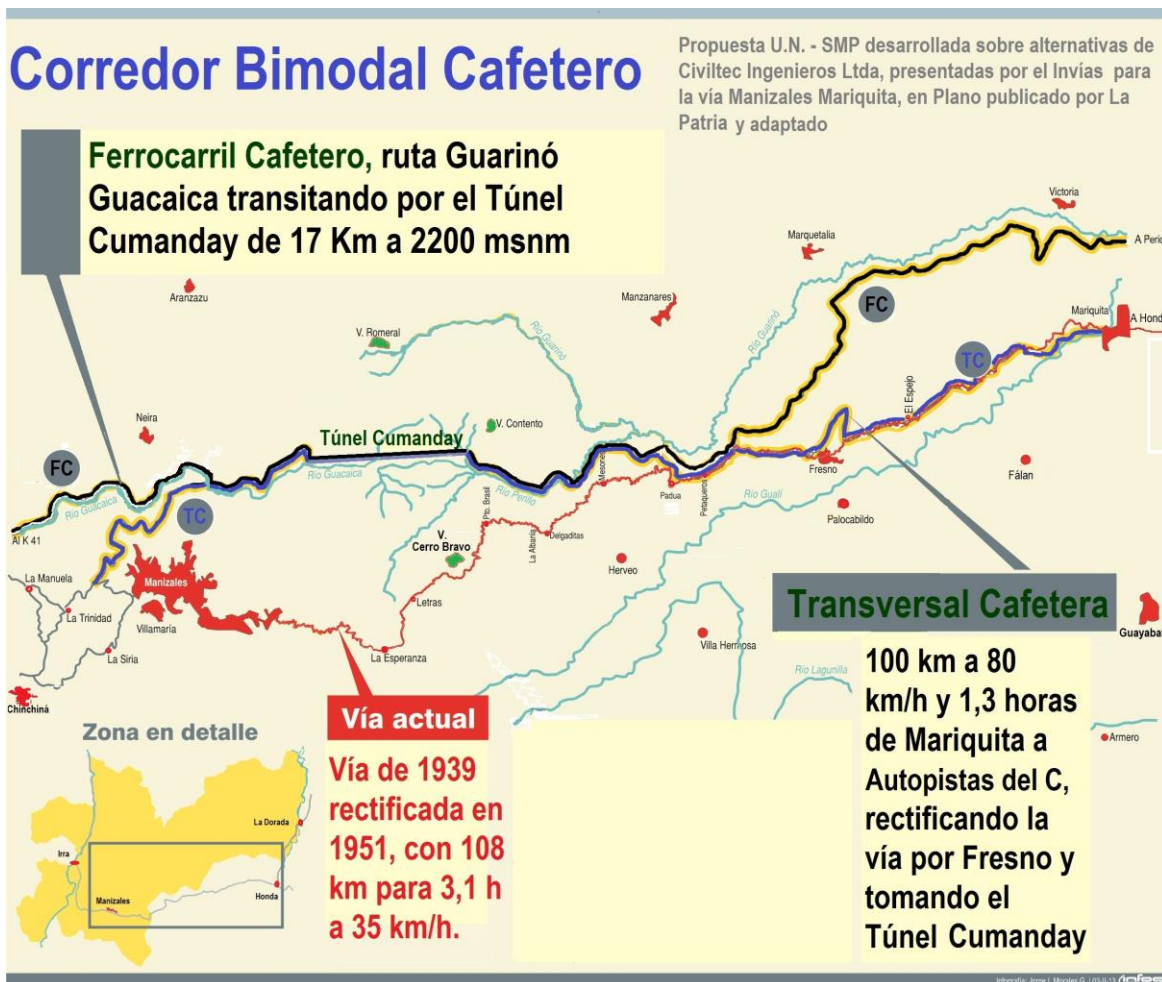


Imagen: Túnel Cumanday con uso bimodal, para dar paso al el Ferrocarril Cafetero (Negro) y a la Transversal Cafetera (Morado), trazados en Plano de La Patria sobre las alternativas de Civiltec Ingenieros Ltda para la vía al Magdalena.