

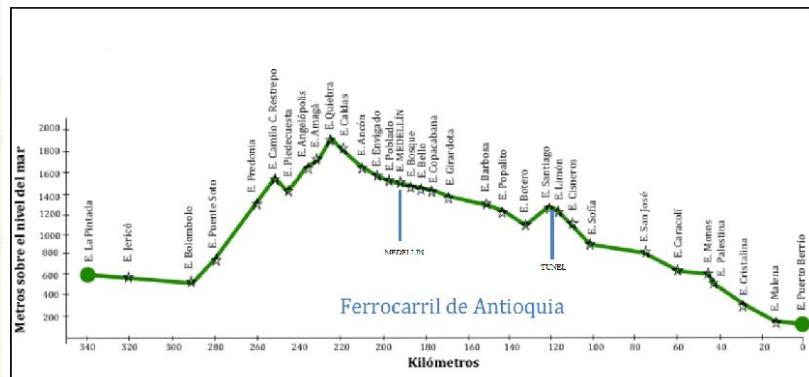
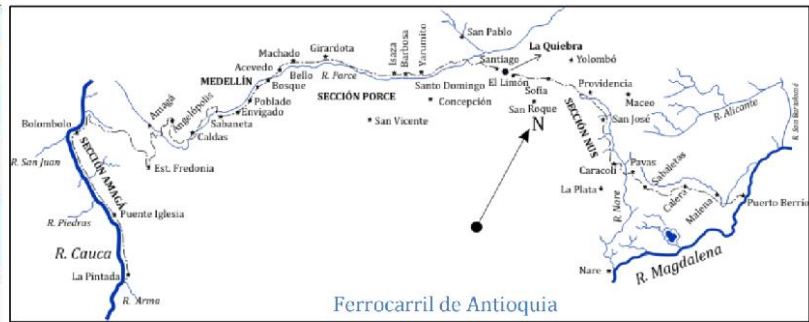
## El nuevo Ferrocarril de Antioquia

### RADIOGRAFIA DEL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL



Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura, Ricardo Ramirez P. Adaptado GDE

### PLANTA Y PERFIL DEL ANTIGUO FERROCARRIL DE ANTIOQUIA



La segunda mula de hierro, Arias de Greiff, 2006, modificado por Juan Santiago Correa R

### Por Gonzalo Duque-Escobar \*

El Nuevo Ferrocarril de Antioquia, proyecto de una vía ferroviaria que extendería el corredor férreo del río Cauca desde La Felisa hasta Urabá y de rehabilitación del antiguo Ferrocarril de Antioquia, para facilitar la salida del carbón del distrito minero de Amagá y conectar la capital antioqueña con su puerto sobre el Caribe, será presentado en la Sociedad Antioqueña de Ingenieros a nombre de la U. N. de Colombia y la SMP de Manizales, como un homenaje al notable Ingeniero y Profesor de la Escuela de Minas Ignacio Arbeláez Restrepo, el martes 9 de Junio en el tradicional programa “Martes de la SAI”.

Dicho proyecto, además de trascendentales beneficios para el país derivados de la conformación de un Corredor Logístico N-S, resultado de extender la línea férrea que viene desde Buenaventura hasta Punta Caimán en el citado golfo, y conectar así el sistema de carga de la región Andina con los dos mares de Colombia, además de subrayar el valor estratégico de un puente interoceánico entre Urabá y Cupica aprovechando la hidrovía del Atrato como complemento del Ferrocarril Verde ya propuesto para el Chocó Biogeográfico, también fortalece la posición geoestratégica del Eje Cafetero y Antioquia, al consolidar nodos fundamentales del sistema intermodal de carga del país en el Noroccidente de Colombia, interactuando con la hidrovía del Magdalena.

Como antecedentes históricos, tres hechos: primero, la construcción del ferrocarril entre Medellín y Puerto Berrío (1875-1929), obra emprendida por el cubano Francisco Javier Cisneros que logra reducir el tiempo de transporte de carga desde y hacia el Magdalena de 20 días a 1 día, la que gracias a Pedro Nel Ospina se concluye cuando el Túnel de La Quiebra (1926-1929) integra dicha vía férrea de 193 km; segundo, el Ferrocarril de Amagá

(1911-1933), extensión del Ferrocarril de Antioquia entre Medellín y La Pintada, un tren de 144 km que pasa por Bolombolo en 1928 sobre el km 102 y que sólo se empalman con el Ferrocarril del Pacífico en 1941; y tercero, la iniciación en 1905 de un ferrocarril desde Urabá hasta Medellín, concebido en el Gobierno del General Rafael Reyes para prevenir, con el poblamiento del lugar, una segregación territorial como la ocurrida con la separación de Panamá en 1903; pero la obra no prospera al no contar el tren proyectado con carga de compensación.

Ahora, para el nuevo Ferrocarril de Antioquia, la propuesta contempla una ruta en dos tramos, así: la nueva conexión La Felisa-Chigorodó-Urabá de 433 km y la red rehabilitada del antiguo Ferrocarril de Antioquia, empezando por el tren Medellín-Bolombolo de 102 km, ahora viable con la explotación del carbón de Amagá, y a futuro el tren Medellín – Puerto Berrío de 193 km, que se emprendería cuando la carga que interactúe con la hidrovía del Magdalena, sea suficiente. Cada Km de vía férrea costaría cerca de U\$ 2 millones si es nueva, o máximo la cuarta parte si es rehabilitada, y cada km de túnel U\$ 25 o 45 millones dependiendo de si la roca perforada tiene o no autoporte. En el sector de Cañasgordas se requiere y tunelado y obras complementarias para superar el relieve cordillerano del lugar, allí donde ahora se construye el Túnel del Toyo de 9,8 km como obra pública para la vía al mar, articulado a las Autopistas para la Prosperidad que reducirán de seis y media a cuatro horas el tiempo de viaje entre Medellín y Urabá.

La propuesta anterior contempla un tren de trocha angosta que resulte compatible con la red férrea nacional, equipado con locomotoras de tracción eléctrica por su mayor eficiencia en comparación con las máquinas diésel, únicamente en la zona de montaña; esto, para superar las altas pendientes de la vía férrea evitando castigar el número de vagones tirados accediendo desde Puerto Berrío y Bolombolo al Valle de Aburrá. Y para la viabilidad económica del proyecto, parte de la fórmula sería exportar el carbón del Distrito Minero de Antioquia-Antiguo Caldas, cuyas reservas medidas estimadas en 90 millones de toneladas, al industrializarse proveería carga adicional para un tren de 50 vagones de 50 toneladas, por día. Con prácticas artesanales, en la década 2001-2010, la producción media de carbón en Antioquia alcanzó 0,8 Millones de toneladas anuales de carbón térmico 1 A.

\* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/economiaaytransportes> [Ref.: La Patria. Manizales, 2015.06.8] Imagen: Red Férrea de Colombia, actual y Propuesta (ANI modificado por Gonzalo Duque Escobar) y Ferrocarril de Antioquia (Gustavo De Greiff- Modificado por Juan Santiago Correa).

### **Relacionados:**

Caldas se inserta en los corredores logísticos. Duque Escobar, Gonzalo (2015), en:

<https://godues.wordpress.com/2015/05/25/caldas-se-inserta-en-los-corredores-logisticos/>

Carbón andino colombiano. Duque Escobar, Gonzalo (2015) La Patria. <http://www.bdigital.unal.edu.co/46528/>

Centenario “canalero”. Duque Escobar, Gonzalo (2014) <http://www.bdigital.unal.edu.co/39422/>

Ferrocarril verde e hidrovía del Atrato, Duque Escobar, Gonzalo (2015). Agosto de 2011 (Actualizado 2015). En:

<https://godues.wordpress.com/2015/03/28/ferrocarril-verde-e-hidrovía-del-atrato/>

Nuevo Ferrocarril de Antioquia, para estructurar un sistema férreo en Colombia. Duque Escobar, Gonzalo

(2015). En: <https://godues.wordpress.com/2015/06/02/nuevo-ferrocarril-de-antioquia/>

Sistema Bimodal Cafetero: ferrocarril y carretera para integrar la Región Andina. Duque Escobar, Gonzalo (2014)

<http://www.bdigital.unal.edu.co/39715/>

Sistema férreo, la clave para la competitividad Duque Escobar, Gonzalo (2014).

<http://godues.wordpress.com/2014/04/28/>