

Sueños en el tintero

Por: Gonzalo Duque Escobar*

Resulta importante aludir a dos macroproyectos de interés para el Eje Cafetero, que a pesar de su alto costo económico, dotados de un carácter estructurante no encuentran eco en las decisiones del desarrollo nacional: uno, un “ferrocarril verde” entre Tribugá y Urabá que marchando por la margen derecha del Atrato sobre el piedemonte de la cordillera occidental, no sonó tan atractivo como sí el negocio interoceánico “chino” cruzando el alma sagrada del Darién sin articularse al sistema de transporte del país; y dos, una transversal cafetera de tercera generación asociada al Túnel Cumanday de 24 km, que aprovechando los granitos de la Cordillera Central para una ruta de 300 km y 80 kilómetros por hora, reduciría los costos del transporte entre Bogotá y Pereira en un 20 por ciento, al integrar la región andina donde se genera el 70 por ciento de la carga del país, la que podría ceder paso a otra vía de 60 km por hora, que resultará lenta frente a las autopistas de los valles interandinos.

En el caso del eje Tribugá-Urabá es evidente que el corredor logístico de interés para Colombia, supone conectar al país a los flujos del transporte interoceánico, que desde la entrega del Canal de Panamá se establecen entre Asia y Europa cruzando Norte América, al hacer uso de los ferrocarriles costa a costa ya depreciados de Estados Unidos entre Nueva York y San Francisco para integrar el comercio de los dos mayores océanos de la economía planetaria. Y todo esto en un escenario en el cual los barcos pánamax de 4.500 contenedores ya no son competitivos frente a los súper-pospánamax de 12.500 contenedores que transitan por Suez y harán lo propio por el nuevo Canal de Panamá a partir del 2014, para ofrecer fletes cinco veces inferiores.

Al respecto, el “ferrocarril verde” que resulta en longitud comparable al canal seco propuesto por los chinos, sería la ruta seca interoceánica para Colombia, que saliendo de Turbo por Chigorodó llega al río Murri, gira al poniente para cruzar el Atrato en Vigía del Fuerte, aguas arriba del escenario fangoso del Atrato y del Tapón del Darién, para entrar por túnel al Golfo de Utría y bajar a Tribugá. Esta ruta interoceánica que sirve a Antioquia al desarrollar 1/3 de la conexión férrea Urabá-Medellín mitigando impactos en reservas y parques estratégicos, sin duda alguna sería al tiempo su salida a los dos mares de la patria, dado que Urabá reduce la distancia de Medellín en el 40% con relación a Cartagena, y el ferrocarril tres a cuatro veces los costos del transporte.

Pero por falta de visión marítima Colombia le sigue apostando a un desarrollo portuario en Cartagena y Buenaventura limitado a embarcaciones de 4.500 contenedores, decisión que lleva al país a un rezago de 100 años al dotarlo de puertos para barcos tipo pánamax propios para el paso del istmo inaugurado en 1914, lo que entierra el viejo sueño de un canal por Colombia al aplazar el eje Tribugá-Urabá, poderosa alternativa capaz de atraer las rutas interoceánicas alimentadas por los nuevos monstruos de los mares y complemento para Panamá, paso que estará prontamente congestionado por el crecimiento del comercio mundial que avanza a tasas que duplican las del PIB global.

El segundo proyecto que avanza gracias al Ministro manizaleño, se relaciona con la Transversal Cafetera por Caldas, cuya mejora solicitó pensando en el país para tener una ruta alternativa a la de La Línea, más competitiva y que cumpliera al tiempo con una función fundamental para el centro-occidente de Colombia: la de asegurar su conectividad vial con el centro de la Nación. Al proyectarla, el corredor logístico que conduce a la mejor solución, debería pensar en los centros de gravedad del Eje Cafetero y del Altiplano Cundiboyacense, asunto que obliga a evaluar las alternativas entre Pereira y Bogotá contra la vía del Túnel de la Línea por ser

referente obligado. Al respecto la solución que se estudia ahora por el Ministerio, resultaría de importancia si no se queda corta frente a la alternativa del Túnel Cumanday de 24 Km de longitud, que a mayor costo pero con impactos estructurales cruza la Cordillera Central entre Manizales y Herveo a 2400 msnm, para permitir ir de Manizales a Mariquita en una hora o en cuatro horas de Pereira a Bogotá y sobre todo para destrabar la economía nacional.

Seguramente estos proyectos no son para la época: la precaria integración del Eje Cafetero le resta peso económico y político, a decisiones que puedan apalancar recursos de la Nación, como lo hace Antioquia al jalonar contrapartidas para las necesarias Autopistas de la Montaña y acometer su cuestionado Túnel de Oriente entre Medellín y Rionegro que servirá solo a quinientos mil habitantes que disponen de cinco vías conectando los valles de Aburra y San Nicolás.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/economiaaytransportes> [Ref: La Patria; Manizales, 2012-04-02]

Relacionados:

Túnel Cumanday para la Transversal Cafetera en Caldas, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/3612/1/gonzaloduqueescobar.201134.pdf>

Las Transversales Cafeteras al Pacífico, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/3300/1/gonzaloduqueescobar.201114.pdf>

Del altiplano al eje Urabá-Tribugá, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/5785/1/gonzaloduqueescobar.20124.pdf>

Manizales: funciones urbanas y metropolitanas, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/1/gonzaloduqueescobar.20122.pdf>

"Frenado" el transporte en Colombia, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/1697/2/gonzaloduqueescobar.200912.pdf>

Nuestro corredor logístico para el PND 2010-2014, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/3199/1/gonzaloduqueescobar.20116.pdf>

Colombia mira a la Cuenca del Pacífico, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/4102/1/gonzaloduqueescobar.201151.pdf>

Desde el Eje Cafetero: dos proyectos estructurantes de corredores logísticos, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/4002/1/gonzaloduqueescobar.201148.pdf>

Alternativa verde para el ferrocarril del Chocó Biogeográfico, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/3724/27/gonzaloduqueescobar.201144.pdf>

Una salida al mar para el occidente colombiano, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/1/gonzaloduqueescobar.200910.pdf>

Dos notas sobre los retos para el desarrollo portuario en Colombia, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/1741/1/gonzaloduqueescobar.201017.pdf>