

Entre rieles y corredores logísticos



Estación Manizales del FFCC de Caldas en 1950

Por: Gonzalo Duque-Escobar *

Los desafíos de un ordenamiento que le apunte a integrar regiones y encontrar su competitividad, obligan a tratar el tema de los ferrocarriles como medio de conectividad regional que ofrecería fletes tres o cuatro veces menores que los carreteros, donde lo urbano solo define nodos de consumo o producción manufacturera al lado de otros elementos que configuran los grandes flujos de carga para los ejes del desarrollo en la construcción del territorio.

Entre los proyectos de interés para la Ecorregión Cafetera y Manizales, han estado: el Ferrocarril de Occidente pasando entre Cartago y La Felisa, el Sistema Central en trocha estándar que articularía a Neiva al Puerto Multimodal de La Dorada, lugar donde llegaría un FFCC alternativo a la Transversal de Caldas, y el Ferrocarril Verde Urabá-Tribugá: algunos indefinidos al estar llegando a puntos de insuficiente nivel de convergencia o capacidad intrínseca de producción o consumo limitados, y otros sin consenso regional, lo que permite advertir flaquezas en los procesos de planificación entre actores territoriales para no fragmentar el territorio, desconocer sus nuevas dinámicas y conducir a inversiones sin retorno.

Para ilustrar, temas como las zonas industriales de Manizales obligan a reafirmar la tesis de que en los medios urbanos, si dichos espacios están caracterizados por ruidos, vibraciones, vertimientos y chimeneas, deben ubicarse por afuera de las áreas residenciales, y de cara a los medios de transporte y como tal al lado occidental de la ciudad, por donde se construyen Aerocafé y el FFCC, y avanza la Troncal de Occidente con el ramal sur de la Autopista de la Montaña, abriéndose desde el Km 41 por el túnel de La Tesalia vecino a Belalcázar para ir por La Virginia hasta Buenaventura, y por La Manuela para conectarse a través de la Autopista del Café a la conurbación Manizales-Pereira.

Lo anterior permite plantear la hipótesis de que, si bien la zona industrial de la cuenca de la quebrada Manizales concebida para la industrialización endógena cuando imperaba el modelo keynesiano, solo tendría competencias para el mercado interno donde gravita el peso demográfico de Bogotá, otra cosa son las que le corresponderían a los emplazamientos fabriles para los bienes transformados y mercancías que deberán salir por aire y tierra, desde esta región mediterránea en tiempos de la actual apertura económica, dado que la logística del transporte obliga a diferenciar dichos emplazamientos según modos y destinos: unos porque deben quedar, ya cerca de los consumidores o ya de las materias primas, y otros buscando el mar porque pueden tardar semanas y transportarse a bajo precio, o las vías aéreas para llegar temprano a mayores costos, o por razones de valor agregado.

Ahora, el otro tema es la caracterización de los modos de transporte con los lugares donde estarían localizados, dado que, por ejemplo, los ferrocarriles necesariamente prosperan cuando articulan grandes centros de producción y consumo, separados a distancia como grandes ciudades y puertos. Esto, para diferenciar la naturaleza e importancia de un puerto de paso como serían los del occidente donde solo convergen vías departamentales y escenarios urbanos medianos que no acuerdan sumar sus capacidades, versus un sistema complejo de corredores logísticos de primer orden como ocurre en el futuro Puerto Multimodal de La Dorada, nodo logístico donde se articularán la Ruta del Sol, la navegación por el Magdalena y otras vías del Alto Magdalena, además de carreteras regionales de Antioquia, Santander, Cundinamarca y Caldas, que se suman a las posibilidades aeroportuarias de Palanquero con su pista de tres kilómetros.

De ahí las reales posibilidades, no solo de un "ferrocarril verde" uniendo por el Atrato antioqueño los dos mares de Colombia, sino también de un tren a lo largo del Cañón del río Cauca, porque no resulta sensato mantener los rieles hasta el Eje Cafetero para quedar en 1923, o ni siquiera para llegar solamente a Medellín buscando bajar al Magdalena, cuando la salida al mar para el Occidente Colombiano por Urabá es un 30 por ciento en promedio más corta que por Cartagena.

Estas reflexiones, igualmente sirven para insistir en otra visión para Tribugá, a la de un simple puerto de paso para movilizar algunos millones de toneladas año, porque los súper-pospánamax nunca llegarían a ese lugar solitario así se tenga una carretera, cuando semejantes barcos que serán los del futuro Canal de Panamá, no aptos para un sistema de alimentación y reparto, operan a fletes cinco veces menores en el sistema troncal interoceánico, conformado por los grandes corredores logísticos que unen a Europa y Asia articulando puertos en ambas costas de Norteamérica mediante sus extensos ferrocarriles. De ahí que Colombia pueda complementar esa ruta moviendo diez veces más carga que el citado puerto por el "ferrocarril verde", en el flujo de un comercio interoceánico que crece casi duplicando las tasas del PIB mundial.

* Prof. de Economía del Transporte, U.N. De Colombia

<http://galeon.com/economiaaytransportes> [Ref. La Patria, Manizales, 2012-11-12] Imagen: del Libro del Centenario de la SMP de Manizales.

Relacionados:

UNA SALIDA AL MAR PARA EL OCCIDENTE COLOMBIANO, En: <http://godues.wordpress.com/2012/01/19/una-salida-al-mar-para-el-occidente-colombiano/>
TRASVERSALES DE LA LÍNEA V.S. LETRAS CON EL TÚNEL CUMANDAY, En: <http://godues.wordpress.com/2011/11/22/transversales-de-la-linea-v-s-letras-con-el-tunel-cumanday/>
UN "FERROCARRIL VERDE" PARA ARTICULAR LOS MARES DE COLOMBIA, En: <http://godues.wordpress.com/2012/11/09/un-ferrocarril-verde-para-articular-los-mares-de-colombia/>