

Un “ferrocarril verde” para articular los mares de Colombia



Por Gonzalo Duque Escobar *

Este título para un proyecto geoestratégico con significativos desafíos ambientales, sociales e instituciones: un “ferrocarril verde” como puente interoceánico por el Chocó biogeográfico, asociado a un tema tan vital como extraño para Colombia: sus mares, apenas reconocidos en la Constitución de 1991 cuando al área continental se le suma el de dominio marítimo de la patria. Si ayer tras un período de guerras civiles perdimos a Panamá (1903) y décadas más adelante tras medio siglo de existencia vimos desaparecer la Flota Mercante Grancolombiana creada en 1946, fue porque nos mantuvimos con los mismos puertos de siempre sin advertir que había llegado la era de los contenedores, al no habernos sometido a los efectos de la competencia por proteger monopolios regionales.

Si Colombia desea resolver su anemia económica, debe entrar a los mares por donde se moviliza el noventa por ciento de la economía del Siglo XXI. Para el efecto, basta mirar la lección aprendida de la Portugal de Enrique el Navegante, quien marginada del Mediterráneo como cuna de las civilizaciones de occidente, a pesar de su pobreza, logra en el transcurso del siglo XV mediante un hecho tan heroico como irracional, entra al Atlántico para ensanchar el mundo de su época, con Albuquerque, Vasco de Gama y Magallanes, gracias a una visión previa que se construye durante más de una generación, y cuyo impacto baja el telón de la Edad Media al abrirse las puertas para el descubrimiento de América.

Lo anterior, porque la posición geoestratégica de Colombia es una ventaja comparativa, que hacerla competitiva exige mayor información, construir nuevas visiones y señalar los retos que se imponen: a modo de diagnóstico, nuestro país que sólo posee puertos de paso, alejados de las zonas mediterránea pobladas y desarticulados entre ambos océanos, y que erróneamente cree haberse modernizado adecuando los puertos para naves de 4500 contenedores (TEU), caso Cartagena, debe pensar en puertos para barcos de 12000 TEU, pero articulados con la región andina y entre sí, por ejemplo mediante un FFCC interoceánico como el que se señala para que haga parte de los corredores logísticos que hoy transitan entre Asia y Europa haciendo uso de los ferrocarriles costa a costa de los Estados Unidos de Norteamérica, ya depreciados.

Dicha idea que se propone desde la SMP de Manizales y la Universidad Nacional, la de un “ferrocarril verde” que saldría desde el Golfo de Urabá por terreno de Antioquia, desde unos 60 km al norte de Turbo, primero para ir hasta Chigorodó y desarrollar parte del FFCC de Occidente que conectaría a Medellín con ventajas sobre la ruta de Cartagena, luego avanzaría hacia el sur por la margen derecha del Atrato para entrar al Chocó entre Belén de Bajirá y Mutatá, ruta que a diferencia de la “propuesta China” se integraría a Colombia y preservaría los ecosistemas y culturas del Darién, además de salvar el Tapón del Darién y el ambiente de inundaciones aguas arriba de Riosucio y Domingodó, al cruzar el Atrato por Vigía del Fuerte a la altura del río Murrí, con un trazado que recoge de paso los poblados del Atrato Medio antes de cruzar por túnel la Serranía del Baudó y entrar al Golfo de Cupica, desde donde extendería sus beneficios al Golfo de Tribugá.

Este corredor logístico y férreo, que incluiría puertos profundos en sus extremos, resolverían la asimetría en el flujo de las exportaciones colombianas, donde las de valor agregado sólo van al Atlántico ya que no hemos entrado a la cuenca del Pacífico donde se generan 2/3 del PIB mundial, porque las embarcaciones de 4500 TEU, tipo Pánamax, no son rentables para transitar el mayor océano de la Tierra. De ahí que la entrega del Canal de Panamá, antes que ser un acto generoso de los americanos en el 2000, sea una decisión que responde a la obsolescencia del paso artificial por el istmo, inaugurado en 1914, ocurrida justo cuando entran en escena los barcos de 12000 TEU típicos del Canal de Suez, ofreciendo fletes cinco veces inferiores a los de Panamá, para hacer viable cruzar las extensas aguas del océano que ocupa la tercera parte de la superficie del planeta.

Mientras Colombia sigue desarrollando Buenaventura y los puertos del Caribe para embarcaciones tipo Pánamax, lo que le significa permanecer anclada en 1914; mientras sigue avanzando en carreteras sin implementar los ferrocarriles que permiten llegar a los puertos con fletes 3 a 4 veces menores que los carreteros, y mientras no reflexionemos sobre la diferencia entre puertos de paso como Puerto Wilches y de convergencia caso La Dorada, para aplicar esa mirada a los mares, entonces continuaremos por la senda perdida que ahora transitamos. Al respecto, para quienes pensamos que Tribugá tendría futuro articulado con Urabá: mientras un puerto aislado alcanza a movilizar 2 a 3 millones de Ton por año, y una ciudad con puerto, el doble, un ferrocarril interoceánico como el propuesto podría movilizar en cada dirección 40 millones de Ton anuales, o el doble en ambas.

*Profesor de Economía del Transporte en la Universidad Nacional de Colombia. [Ref: La República, Bogotá, 2012/11/09] <http://galeon.com/economiaytransportes>

Relacionados:

Entre utopías y previsiones. <http://www.bdigital.unal.edu.co/8355/>

Multimodalidad y nuevo puente en “La Glorieta Nacional”. <http://www.bdigital.unal.edu.co/8184/>

Prospectiva para el desarrollo magdalenense. <http://www.bdigital.unal.edu.co/6576/>

Sueños en el tintero. <http://www.bdigital.unal.edu.co/6196/>

Manizales: funciones urbanas y metropolitanas. <http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/>

Proezas cafeteras y desafíos de futuro. <http://www.bdigital.unal.edu.co/5272/>

Entre rieles y corredores logísticos. <http://godues.wordpress.com/2012/11/12/entre-rieles-y-corredores-logisticos/>

Alternativa verde para el ferrocarril del Chocó biogeográfico. <http://www.bdigital.unal.edu.co/3724/>

Túnel Cumanday para la Transversal Cafetera en Caldas. <http://www.bdigital.unal.edu.co/3612/>