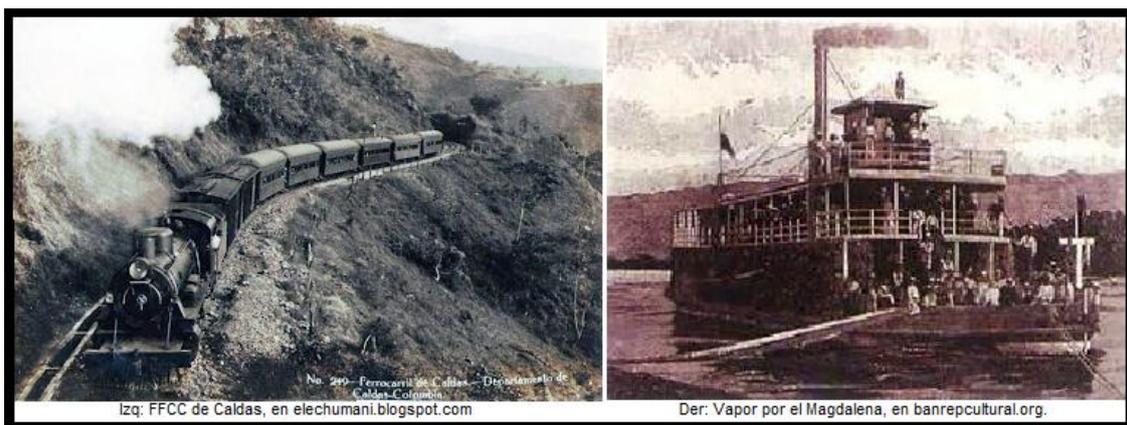


Puertos secos y multimodalidad



Gonzalo Duque-Escobar *

Son claras las falencias del transporte de carga en Colombia a pesar del enorme esfuerzo emprendido por el país, porque los flujos de carga entre nuestros centros urbanos mediterráneos y los puertos marítimos, no cuentan con una estructura de puertos secos que la ordene y articule, se soportan en el transporte carretero que sólo es un modo complementario, no cuentan con el modo ferroviario a lo largo del río Cauca, ni se ha reiniciado el modo fluvial del Magdalena, arteria por donde equivocadamente se pretende poner a competir carretera, ferrocarril y río.

Sobra añadir que la mejor evidencia de la falta de visión prospectiva, consecuencia de haber primado en nuestras decisiones los apetitos de los centros de poder sobre las ventajas comparativas del territorio, es que estando ubicados en la mejor esquina de América hemos perdido a Panamá y una fracción de nuestros mares en San Andrés, y no podremos entrar a la cuenca del Pacífico mientras persistamos en puertos limitados a barcos para el Canal de Panamá inaugurado en 1914, en lugar de apostarle a integrar los dos océanos con puertos para barcos mayores como los que transitarán el istmo en el siglo XXI.

Hoy, Colombia con sólo la mitad de las líneas férreas públicas funcionando, de 4000 km construidos en siglo y medio como fruto de una historia cuyos hitos son el FFCC de Panamá de 1855 y los FFCC Cafeteros de los años 20, mientras el Tren de Occidente con 500 km entre La Felisa y Buenaventura podría mover tres y medio millones de toneladas año, y la navegación por el Magdalena tras dragar 900 km entre La Dorada y Barranquilla, 11 millones de toneladas año que podrían duplicarse en el mediano plazo, anima saber que están en curso inversiones ferroviarias de la ANI para la rehabilitación y operación de dos corredores clave que movilizarían 10 millones de toneladas, donde la carga dominante se surte con los carbones de la Cordillera Oriental para la línea Bogotá-Belencito (317 km), y con los hidrocarburos y productos del valle del Magdalena Medio, gracias a la línea Chiriguaná-La Dorada (558 km).

En este nuevo escenario, Caldas debe mirar en detalle sus opciones y dificultades, para no desintegrarse del Triángulo de Oro de Colombia con acciones que eviten que Manizales quede aislada: primero, complementando el impacto de la troncal de Occidente que se desplaza de Chinchiná, hacia Irra-La Virginia, y el de la transversal Bogotá-Buenaventura por La Línea, mediante una transversal férrea que conecte el Eje Cafetero y el Altiplano como centros de gravedad del Occidente y Centro Andino, regiones donde se generan en su orden el 40% y 30% de la carga de Colombia, conexión que

aprovecharía los granitos estables del Stock de Manizales para cruzar la cordillera por Hervéo; segundo, si el Occidente Colombiano que le ha apostado al Caribe saliendo por Santa Marta, busca su destino natural llevando el Tren de Occidente a Urabá para reducir en un 30% la distancia al mar; y si de paso se aprovecha la legislación amplia en materia de puertos secos y los TLC para desarrollar la multimodalidad de La Dorada e implementar una plataforma logística integrando La Felisa, el Km 41 y La Virginia, como parte de una estrategia para reducir costos asociados a la congestión portuaria y bajar fletes, ya que el modo carretero es tres a cuatro veces más costoso que el ferroviario y seis más que el fluvial.

Colombia puede revisar su política de transporte de carga concebida con enfoques centralistas, para ajustarla a las demandas y ofertas ambientales del territorio estableciendo un desarrollo que contemple inversiones para las regiones. De ese modo, la ecorregión cafetera como articuladora de corredores logísticos y de la red generadora de carga de la región Andina, ofrecería puertos secos con ventajas como terminales interiores dotados de plataformas logísticas. De no ser así, difícilmente podrían aplicarse las recomendaciones que hace el BID en su estudio "Destrabando las arterias: el impacto de los costos del transporte en el comercio de América Latina y el Caribe" (2008), donde concluye que una reducción porcentual en tales costos elevaría tres veces esa proporción en el nivel de exportaciones.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia [Http://galeon.com/economiaaytransportes](http://galeon.com/economiaaytransportes) [Ref: La Patria, Manizales 2014.01.5]. Imagen: FFCC de Caldas, en elechumani.blogspot.com y Vapor por el Magdalena, en banrepcultural.org.

Relacionados:

- Aeropuerto del Café (Aerocafé), en: <http://godues.wordpress.com/2013/09/27/>
- Eje Cafetero: elementos para una visión prospectiva, en: <http://godues.wordpress.com/2013/11/28/>
- Eje Cafetero: elementos para una visión prospectiva, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/10948/>
- Estrategias del desarrollo urbano-regional de Manizales, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/10175/>
- Ferrocarril Interoceánico para Colombia, en: <http://godues.wordpress.com/2014/01/08/>
- *Ferrocarriles: Integración y progreso para Colombia*, en: <http://godues.wordpress.com/2011/01/08/>
- Infraestructura clave en tres modos, en: <http://godues.wordpress.com/2013/02/18/>
- Integración del mar de Balboa, en: <http://godues.wordpress.com/2013/05/27/>
- La navegación del Magdalena y la Conurbación Honda – La Dorada, en: <http://godues.wordpress.com/2013/05/24/>
- Pacífico Colombiano, en: <http://godues.wordpress.com/2012/12/30/>
- Posgrado en Vías y Transportes UN: Módulo de Economía Y Transportes, en: <http://godues.wordpress.com/2012/09/28/>
- Transversal Cafetera de Caldas <http://godues.wordpress.com/2013/07/05/transversal-cafetera-de-caldas/>
- Región cafetera e infraestructura para la conectividad, en: <http://godues.wordpress.com/2013/07/22/>
- Sueños en el tintero, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/6196/1/gonzaloduqueescobar.201214pdf.pdf>
- Un "ferrocarril verde" para articular los mares de Colombia, en: [Http://godues.wordpress.com/2012/11/09/](http://godues.wordpress.com/2012/11/09/)