

Longitud total
de la red férrea del Pacífico498
kilómetrosOperación
actual 150
kilómetros entre
Buenaventura y Yumbo14
locomotoras opera el
Ferrocarril del PacíficoCarga movilizada al mes
23.000
toneladas80.000
toneladas
Proyecta mover el tren
en carga al mes, al final
del 2015.US\$32
millones
está invirtiendo el
Ferrocarril del Pacífico en
la recuperación del tren.

¿Para dónde va el tren?

La red férrea del Pacífico ha tenido tres concesionarios y aún no opera al 100 %. En la región hay optimismo de que el ferrocarril renazca.

Por Francy Elena Chagüendo A.
Reportera de El País

La velocidad con la que marcha el tren del pacífico es la misma con la que han avanzado muchos proyectos de infraestructura en el país. Es decir, lentamente. Por lo menos la historia de la red férrea en esta región de Colombia así lo indica. En 1998 el Gobierno entregó en concesión la rehabilitación y el mantenimiento de 498 kilómetros de la vía, entre Buenaventura y La Tebaida, en el Quindío.

El País • Santiago de Cali, Colombia

22 de Marzo del 2015 Sábado

ACTIVOS

A11

Hoy, 17 años después, el tren rueda entre el Puerto y el municipio de Yumbo, pero moviendo solo 23.000 toneladas de carga mensual y con la meta de transportar, en el corto plazo, un millón de toneladas al año. Este fue el mismo sueño que se tuvo en 1998 y que aún no se ha logrado, pues la red férrea del Pacífico ha tenido tres concesionarios, el primero se quebró, el segundo no pudo cumplir los objetivos y ahora las esperanzas están puestas en el tercero: la empresa Ferrocarril del Pacífico (FDP), cuyo principal socio es la multinacional Impala.

El tren se encarrila

Esta semana el Gobierno Nacional presentó con 'bombos y platillos' las nuevas locomotoras que compró este concesionario, inversión de US\$10 millones, que además de aumentar la capacidad de carga trajo optimismo para la región.

Para María Claudia Álvarez, directora de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), seccional Suoccidente, todo parece indicar que el tren se encarrila y vuelve a ser una alternativa para el empresariado nacional y local.

Las razones para este optimismo las resume en tres puntos: desde octubre del 2013 la concesión pasó a manos de una multinacional que tiene experiencia en la operación férrea en muchos países en el mundo; la segunda razón tiene que ver con las inversiones que está organizando ha venido haciendo y la tercera es la credibilidad que genera Pilar Rodríguez, actual gerente del Ferrocarril del Pacífico (FPD).

"Es evidente la voluntad de sacar adelante el tren, creo que esta alternativa de transporte es una opción válida para la conectividad como un complemento para el transporte de carretera, y el mensaje es que hay que ser optimista", afirma Álvarez.

Pilar Rodríguez, gerente del FDP, también cree que esta vez las condiciones son diferentes y ratificó que el concesionario - que tiene la operación del tren por hasta el año 2030 - tiene la experiencia, la capacidad financiera y técnica para sacarlo adelante. "Creo que esto se ha demostrado con hechos, desde que se asumió el proyecto hace más de un año, se pagaron las deudas por \$26.000

El tren es una alternativa para el transporte, lo que pasa es que no hay un servicio eficiente y ese es el problema. Pero es importante destacar el esfuerzo del Ferrocarril del Pacífico".

EDGAR HIGUERA,
director de Logística
de la Andi

Según la Andi, aun cuando el país tiene un plan para el desarrollo del multimodalismo en Colombia, es claro que hasta ahora su progreso ha sido lento y dificultoso de implementar.

Los medios más utilizados para mover carga

(En porcentaje, en el 2014)

	Carretera	Tren	Río
Colombia	72	27	1
México	72	18	10
Brasil	52	30	18
Canadá	43	46	11

Fuente: Bid, Anif

Gráfico: El País

millones, se compraron locomotoras, equipos, se amplió la planta de personal y los resultados se ven", dice.

En el 2013, cuando la empresa Ferrocarril del Pacífico comenzó a operar el tren, movieron 90.000 toneladas de carga, el año pasado llegaron a 180.000 toneladas y la meta para este 2015 son 560.000 toneladas. De cumplir ese objetivo, sería el mejor año de las últimas dos décadas, pues en su mejor momento el anterior concesionario de la red férrea (la empresa Ferrocarril del Oeste) movilizó 259.000 toneladas de carga al año.

Recuperar la confianza

El Ferrocarril de Pacífico pasó de tener 6 clientes en el 2013, a un total de 25, en este momento, y el operador asegura que cada día crece el número de compañías interesadas en este sistema de transporte, pero algunos empresarios consideran que hace falta mayor conocimiento y sobretodo confianza en el desarrollo que ha tenido el tren.

Sobre este tema Christine Riani, directora del Comité Intergremial y Empresarial del Valle, dice que es obvio que para los empresarios el tren puede ser una opción para mejorar los tiempos de entrega de las mercancías, pero dijo que una parte del sector productivo no conocen bien este medio y tiene temores.

Adicionalmente, asegura que para que el ferrocarril sea una alternativa se requiere que ofrezca tarifas competitivas, frente al transporte de carga por carretera, lo que cree que no sucede en este momento.



Desde el año 2008 el Gobierno Nacional ha hecho varios intentos para que se normalice la operación del tren en el Valle del Cauca, algunos de estos ha sido fallidos.

Poco uso del tren

- En Colombia hay 3300 kilómetros de red férrea, de los cuales 1510 kms están inactivos y en operación 799 kms.
- El 27 % de la carga del país se mueve en tren, pero en especial minerales como el carbón. Excluyendo este producto, el 99 % de la carga se transporta vía terrestre.
- Según Anif, en Europa el multimodalismo alcanza más del 60 % y en el país el 2 %.

Al respecto la Gerente del FDP, asegura que recuperar esa confianza no ha sido fácil "porque el tren ha tenido una historia difícil y tortuosa y es uno de nuestros obstáculos a vencer". Pero considera que cada vez ganan mayor credibilidad.

"Nosotros sabemos que para poder entrar al mercado nuestras tarifas deben ser competitivas con el camión y estamos en ese propósito, pero también ofrecemos otras ventajas como un ingreso directo a la terminal portuaria, esta es una eficiencia que no ofrece el camión que puede tardar 6 horas en entumarse

para entrar al puerto".

En este momento, la red férrea del Pacífico está rehabilitada hasta Buga y se espera que hacia el mes de mayo esté lista hasta La Tebaida, en el Quindío, lo que abre la opción de mover más carga y hacer estaciones de transferencias que motiven la creación de sistemas multimodales.

Si se logra mover un millón de toneladas al año por el tren, serían solo el 6,5 % de lo que entra y sale por el puerto de Buenaventura en carga de comercio exterior anualmente.

Alexander Micolta, presidente de la Cámara de Comercio de Buenaventura, dice que aunque la cifra es pequeña es importante que este modo de transporte se consolide para que los generadores de carga tengan opciones y se avance en la meta de crear sistemas multimodales para mover la carga, propósito que tampoco se ha logrado en el país. "Es un gran desafío, esperamos que el camino trazado por el concesionario se cumpla", afirma.

Hace precisamente 100 años el ferrocarril del Pacífico unió a Cali con Buenaventura y fue el detonante del desarrollo de esta ciudad. Un siglo después parece que el tren renazca.