

El modo de transporte que le falta a Colombia

Con varios planes en marcha para recuperar la línea férrea afectada por el invierno y construir nuevos tramos, el Gobierno Nacional busca reactivar este medio de locomoción en el país.

Colombia dispone actualmente de 651 kilómetros de líneas férreas en operación, las cuales son escasas para atender el flujo de comercio que van a generar los tratados de libre comercio que ha suscrito el país.

Por eso, la meta del Gobierno Nacional es reactivar y modernizar el sistema férreo para hacerlo más competitivo y que productores y exportadores tengan facilidades para transportar sus bienes hacia y desde los puertos marítimos de forma fácil y oportuna.

Esta labor está a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), que viene desarrollando una estrategia que comprende tres fases: la primera es la reparación de los puntos críticos en los corredores existentes (La Dorada-Chiriguana y Bogotá-Belencito) y para ello adjudicó dos contratos por 184 mil millones de pesos con un plazo de dos años, buscando reactivar la movilización de carga adicional a partir de este año.

“La intervención tiene como objetivo principal la reparación de los puntos críticos ocasionados por la ola invernal del 2010 y 2011, además de actividades de mantenimiento, mejoramiento, con-

trol de tráfico y señalización”, dice Luis Fernando Andrade, presidente de la ANI.

Entre tanto, la rehabilitación a largo plazo de estos trayectos se realizará a través de las concesiones que se otorguen producto de las iniciativas privadas que han sido recibidas y analizadas por la agencia.

Estas concesiones tendrán como fin mejorar las condiciones de los recorridos, de tal forma que se aumente la velocidad de operación y la capacidad de los corredores para movilizar más carga.

La segunda etapa se concentra en entregar a iniciativas privadas estos corredores para elevar las especificaciones de las vías, aumentar el transporte de productos y

75

MIL PASAJEROS ESPERA MOVILIZAR COPSECOL

Esta es la proyección que tiene el Ministerio de Transporte, de personas que viajarán por Copsercol este año. En el 2013 transportó 74.256. Entre tanto, el Turistren confía movilizar 219.800 ciudadanos.

Líneas férreas en operación

Fuente: Ministerio de Transporte
El país tiene en funcionamiento 651 kilómetros distribuidos así:



Corredor norte
Cuenta con 245 kilómetros (km) en concesión a cargo de Fenoco, por los cuales se movilizarán 43 millones de toneladas de carbón. Para este año la proyección es llegar a 44,2 millones de toneladas de este mineral transportadas.

Corredor Occidental
Dispone de 185 kilómetros en operación entre Buenaventura y Yumbo, a través de la Concesión Pacifica, por los que se movieron 96.885 toneladas de carga mixta (contenedores, granales, sólidos y líquidos).

Tramos del sur
Tiene un total de 221 km, de los cuales, la cooperativa Coopercol Ltda. posee a cargo 173 Km, que cubren la ruta Barrancabermeja-Puerto Berrio, en la cual se transportaron el año pasado 74.256 pasajeros, la meta este año es llegar a los 75.036.

Turistren
Opera el Tren turístico de la Sabana, cuenta con 48 km, por los cuales se trasladaron 189.988 personas y se prevé que en el 2014 se llegue a los 219.800 viajeros.

la velocidad de operación. La última estrategia se orientará a construir los nuevos tramos férreos como el ferrocarril del Carare, que conectará el altiplano cundiboyacense con el Valle del Magdalena Medio y la conexión del corredor del Valle del Magdalena con el del Pacífico, a través de túneles que atraviesen la cordillera central, sin embargo, el proponente ya le informó a la ANI que construir este trayecto no es económicamente viable para la empresa privada.

Para desarrollar estas dos fases la Agencia ha recibido 12 iniciativas privadas cuya propuesta de inversión supera los 30 billones de pesos, de las cuales, cuatro fueron rechazadas, cinco están adelantando estudios de factibilidad y tres más se encuentran en análisis de pre factibilidad.

Los proyectos

Los cinco iniciativas que se hallan en elaboración de los estudios de factibilidad son: la variante Quebrada El Doctor-Mamatoco (Magdalena), por Carbosan, que costaría 191 mil millones de pesos, el trayecto La Carobelencito, de la Sociedad Fé-

Metas para este año

El Ministerio de Transporte tiene como metas para este año, la construcción y terminación de la segunda línea paralela en los sectores Loma Colorado-Algarrobo-Lleras, a cargo de Fenoco, que tendrá un trayecto de 6,26 km y demandará unos 16.703 millones de pesos. Igualmente, se recuperan 22 puntos críticos de los 50 que tiene el tramo La Dorada-Chiriguana, para ello, se utilizarán 46.647 millones de pesos de un contrato que asciende a los 90.835 millones.

rea Centro Andino (Sofoa), por 350 mil millones de pesos.

También está la construcción de la línea La Tebaida-Buenos Aires-La Dorada; la rehabilitación de La Dorada-Chiriguana; la construcción del tramo Chiriguana-Barranquilla, por Mariverdo, que requerirá de unos 4 billones de pesos.

El Consorcio Torrescámara-Vossloh, propone realizar un tren ligero (tranvía) entre la Estación de La Sabana y Soacha, que valdría 706 mil millones de pesos, otro que conectaría la Estación de La Sabana con Facatativá, por 722 mil millones de pesos.

Los tres proyectos que están en análisis de pre factibilidad por parte de la ANI son: la realización de un tren ligero para transportar pasajeros entre Bogotá y Zipaquirá, de la Sociedad Férrea Centro Andino (Sofoa), que costaría 1 billón de pesos.

Está también en etapa de pre factibilidad la línea Armenta-Cajamarca, por parte de Urbaconsult, propuesta que valdría 2,4 billones de pesos y el trayecto Puerto Carreño-Tumaco, de Minfer, por unos 12 billones de pesos.

El Gobierno no ha sido claro sobre cuáles son las vías férreas que se van a rehabilitar”.

Rafael Mejía
PRESIDENTE DE LA SAC.



Colombia tiene en operación 651 kilómetros en líneas férreas por las cuales se transportaron, en el 2013, 43 millones de toneladas (t.) de carbón, 96 t. de carga mixta y más de 274 mil pasajeros. Shutterstock

Opinión empresarial

La Sociedad Antioqueña de Ingenieros y Arquitectos (SAI) considera que “si hay interés de la administración nacional en rescatar la red férrea como una alternativa de transporte de carga y de pasajeros, será algo importante para el desarrollo de las regiones”, dice Diego Zapata Gómez, presidente de la SAI.

Por su parte, la Sociedad Colombiana de Agricultores (SAC) contempla que se le debe dar un gran impulso a los ferrocarriles y por eso, su presidente Rafael Mejía, indica que “el ejecutivo no ha sido claro sobre cuáles son las vías que se van a rehabilitar,

los tiempos que se van a gastar en ello y tampoco los sitios por donde deben ir estos trenes; por tanto, es importante que se definan bien tales aspectos para poner a funcionar este medio de transporte que necesita el país”.

La Cámara Colombiana de la Infraestructura en un informe sobre el ‘Sistema Férreo Nacional’, realizado por la Dirección Técnica de esta entidad, concluye que es fundamental que el Gobierno Nacional realice todos los esfuerzos para modernizar y poner al día el sistema férreo, de acuerdo con los estándares internacionales.

¿Quién tiene la red férrea en el país?

Actualmente hay dos concesiones privadas que tienen a cargo 743 kilómetros (km) de línea férrea. 245 km a cargo de Fenoco y 498 km Pacifico. El Invias administra 1.622 km.



El Gobierno Nacional estudia alternativas para hacer viable el tren del Carare. Foto: Archivo / EL TIEMPO

Construcción del tren del Carare

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), con el Ministerio de Minas y Energía, están explorando alternativas para viabilizar la construcción del tren del Carare.

Lo anterior porque “la firma proponente de esta iniciativa, le informó a la Agencia que el proyecto no es viable económicamente como iniciativa privada”, indicó Luis Fernando Andrade, presidente de la entidad. Mientras se encuentra una solución para que esta

idea se pueda llevar a cabo, esta entidad sugiere mejorar la carretera Combita-Barbosa-Puerto Araujo (Transversal del Carare), como recurso logístico para la movilización del carbón del altiplano cundiboyacense hacia el ferrocarril central. “Esta iniciativa ya fue aprobada en etapa de pre factibilidad y se espera que entreguen los estudios de factibilidad en el mes de septiembre”, señala el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).