



Colombia y Santander sobre rieles

El pasado martes culminó en Paipa la Primera Cumbre Ferroviaria de Colombia, un evento que superó con creces las expectativas. Llegaron 500 personas, en lugar de las 400 que se tenía previsto, para atender 7 paneles en los que se abordaron temáticas como corredores estratégicos, regulación, política ferroviaria, tecnología, movilidad urbana, reindustrialización, talento y esquemas de financiación. De manera virtual se conectaron 2.000 personas. Fue una gran conversación en la que confluyeron las múltiples miradas de los empresarios, los congresistas, los dirigentes locales, la ANI, el Ministerio de Transporte, el SENA, los gremios, la academia, el DNP, la cooperación internacional y la banca multilateral, entre otros. Fue admirable la unión de los organizadores: la Cámara Colombiana de Infraestructura, la CAF, la Unión Europea, la Embajada Británica, la FDN y la Red Pro. ProBoyacá fue el gran anfitrión.

Este fervor por el tren demuestra que Colombia avanza sobre rieles. La columna vertebral del sistema férreo es el corredor La Dorada-Chiriguaná, con 526 km. “Es como una espina de pescado por todo el Magdalena Medio y lo que hay que hacer es alimentarla”, dijo Andrés Soto, presidente de FENOCO. De esta manera, se busca desarrollar y potencializar múltiples corredores como la red del Pacífico, Bogotá-Belencito, Chiriguaná-Santa Marta y la conexión central.

Santander juega un rol esencial en este sistema. La APP La Dorada-Chiriguaná, operada por Transfeport, se concentra principalmente en Santander, con más de un tercio de su longitud. Asimismo, se tiene previsto desarrollar el gran taller de mantenimiento en Barrancabermeja. Actualmente, Transfeport promueve la construcción de un ramal férreo entre este corredor y el río, es decir, hasta Puerto Voluntad (antes Puerto Impala), ubicado en el puerto petrolero. Y no siendo poco, el corredor férreo central atravesaría el departamento desde Barbosa hasta Barrancabermeja. Esto sin contemplar la posibilidad de reactivar el tramo Bucaramanga-Puerto Wilches.

¿Cómo se está preparando Santander para hacer que estas iniciativas pasen del papel a la realidad? ¿Qué tipo de encadenamientos productivos se pueden aprovechar? ¿Cuál debe ser el rol de los colegios e instituciones de educación superior? ¿Cuál debe ser la propuesta de la dirigencia de cara al Plan Nacional de Desarrollo? Boyacá es un departamento que muestra un liderazgo admirable en la materia. No solo se ha convertido en uno de los principales proveedores de insumos para la construcción del Metro de Bogotá, sino que también ha habilitado trenes para pasajeros como el turistren de Navidad. Santander debe subirse al tren con sus empresas, instituciones educativas, industria y dirigencia política y gremial. Se debe impulsar su reactivación y el desarrollo de un sistema intermodal de transporte conectado con los modos fluvial, carretero y aéreo