

El Transporte Ferroviario en el Caribe: Ni Perdido ni Olvidado



Last train to San Fernando

Last train to San Fernando

And if you miss this one

You'll never get another one

Is the last train to San Fernando

(Último tren a San Fernando

Último tren a San Fernando

Y si no te montas en este

Nunca tendrás otro

Este es el último tren a San Fernando)

(Mighty Spitfire, años 1940)

Al sur de la región del Gran Caribe se está realizando un estudio de factibilidad sobre la construcción en el futuro de una vía férrea interoceánica de 5300 kilómetros de longitud que cruzaría Perú y Brasil, que se asemeja, aunque en una escala mucho mayor, a un sistema de transportación con una larga historia en el Caribe. Si bien no se ha prestado mucha atención a los sistemas de transporte ferroviario, el desarrollo de esta industria puede ser de gran importancia para la región, particularmente para los países continentales de mayores dimensiones que pertenecen al Gran Caribe, a la hora de reducir los costos en el transporte marítimo, mejorar el

acceso puerto-zonas interiores e impulsar la eficiencia.

El transporte ferroviario surgió por vez primera en la región del Caribe insular en el siglo XVII, como resultado fundamentalmente de la economía azucarera colonial. Fruto de las elevadas tasas de producción de azúcar en toda la región, en particular Barbados, Jamaica y las Islas de Sotavento durante el boom azucarero del siglo XVIII, se impuso la necesidad de contar con un sistema de transporte terrestre más moderno que el método de vehículos arrastrados por caballos, con el propósito de facilitar la eficiencia en materia de exportación entre las numerosas plantaciones de azúcar y los puertos. La construcción de sistemas ferroviarios se vio alimentada también por otros avances agrícolas, lo que condujo a la larga a su uso para el movimiento de pasajeros, en particular en las islas más grandes, como en Cuba, Jamaica y Trinidad. No obstante, como describe Mighty Spitfire en su calipso de los años 40 “Último Tren a San Fernando”, la mayoría de los servicios de transporte ferroviario en el Caribe insular se fueron en picada cuando la industria azucarera cayó en declive, con excepción de unos pocos Estados insulares como Cuba, que sigue disfrutando de un sistema establecido de transporte de pasajeros en La Habana, la República Dominicana, con su red de trasportación en Santo Domingo, y Jamaica, cuyo servicio en este momento facilita exclusivamente la industria nacional de bauxita.

El cultivo y la exportación de otros productos agrícolas importantes como plátanos y café, durante el siglo XIX y principios del XX, unido a la Fiebre del Oro en California en 1848, condujo también a la construcción de vías férreas en los países continentales de la región del Caribe. El año 1855 fue testigo de la apertura del Ferrocarril de Panamá, el cual atraviesa el Istmo de Panamá en lo que era en ese entonces Colombia, para el transporte de pasajeros, oro y otros materiales, mientras que 1877 anunció el inicio de una vía férrea entre el Puerto San José y Escuintla, en Guatemala, para el traslado de plátanos. Por esta misma época se inauguró en México un ferrocarril comercial de 410 Km de longitud que conectaba Ciudad México y el Puerto de Veracruz en la costa del Pacífico, mientras que en los albores de los años 1900 las compañías estadounidenses United Fruit Company y Standard Fruit Company encabezaban otros proyectos ferroviarios en Belice y Honduras.

Estudios recientes llevados a cabo por la Asociación de Estados del Caribe y el Banco Interamericano de Desarrollo que han abordado el transporte de carga y las estrategias portuarias y marítimas en la región, recomiendan la mejora de las conexiones del transporte interior, de manera que los puertos más importantes puedan atender con mayor eficiencia las necesidades de las economías en crecimiento ubicadas en áreas rurales y, en consecuencia, reducir los costos del comercio. Como el “facilitador más importante de la región [de América Latina y el Caribe] en el mercado global”, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el transporte marítimo representa alrededor del 90% del tráfico internacional de carga. La región del Gran Caribe, que comprende varias naciones rodeadas por mar, acoge 100 puertos y más de 165 servicios marítimos, con 69 navieras y más de 640 buques que cruzan su cuenca, transportando anualmente un total de más de 2 millones de contenedores. Ante el crecimiento del tráfico marítimo que se espera como resultado de la inminente culminación de la ampliación del Canal de Panamá, la actual construcción del Gran Canal de Nicaragua y varios proyectos regionales de desarrollo portuario, el énfasis se ha dirigido a la mejora de la competitividad de los puertos a escala regional mediante el desarrollo de las conexiones entre los puertos y las áreas interiores. La mejora de estos enlaces en materia de transporte beneficiaría, por ende, el comercio marítimo del Caribe en términos económicos, al facilitar el desarrollo de la cadena logística regional, así como la cadena de

valor mundial, de las cuales forman parte integral los puertos y los clientes a los que sirven.

Reconociendo la necesidad de un mejor acceso puerto-interior, los países continentales más grandes que pertenecen al Gran Caribe y que cuentan con importantes centros portuarios, están utilizando las vías ferroviarias como complemento para elevar la eficiencia del transporte marítimo y la competitividad regional en el comercio marítimo aparejado a los avances en el Canal de Nicaragua y Panamá, mediante la construcción de canales “secos” que acogen estructuras tanto de tipo ferroviario como vial. La industria nacional del carbón en Colombia, por ejemplo, con un rendimiento anual de aproximadamente 90 millones de toneladas, depende de conexiones de ferrocarril dada la distancia que existe entre los puertos y los sitios de producción en el interior. Del mismo modo, Honduras está invirtiendo en este momento \$10 mil millones USD en la construcción de una vía férrea interoceánica que comprende diez raíles que se extienden 600 Km entre su costa del Pacífico y la del Atlántico, con el propósito de aumentar la capacidad de manejo de carga entre dos puertos de aguas profundas (Isla del Tigre y Puerto Castilla), los cuales podrán recibir buques post-Panamax cuando el proyecto esté terminado en el 2030. Guatemala inició también un proyecto similar para construir un corredor interoceánico que incluirá dos líneas ferroviarias de carga que se extenderán 372 Km en paralelo a la autopista, conectando dos puertos que están planificados: San Luis, en la costa del Pacífico, y San Jorge, en la costa del Atlántico. Esta empresa establecerá además “zonas de transferencia” que conectarían con mercados en países vecinos, como El Salvador. Del mismo modo, Costa Rica está en este momento en el proceso de desarrollo de un importante puerto de transbordo en el área de Moín, a lo que seguirá después un canal seco que acogerá una vía ferroviaria de alta capacidad de manejo de contenedores que conectará este puerto a otros en las costas del país en el Pacífico y en el Atlántico.

Tomando en cuenta las distancias bastante cortas a cubrir en las naciones insulares del Caribe, unido a la significativa competencia derivada de la industria de transporte en camiones, las vías férreas pueden ayudar a mejorar el rendimiento portuario al profundizar las conexiones entre los sitios de producción y los puertos para el comercio, particularmente en los Estados insulares más grandes, perfeccionando con ello el acceso a las zonas interiores, reduciendo el tiempo de transporte, con lo cual se aumenta la eficiencia en cuanto a costos de los servicios portuarios. Pese a su declive en la región insular, el transporte ferroviario sigue siendo, sin duda alguna, un complemento importante de la red de transporte en el Gran Caribe, ya sea a escala nacional o a escala regional, a manera de pasaje a través del cual los territorios fuera de la región se pueden conectar con los países del Caribe y ofrecer un medio para los enlaces económicos intra-regionales. Si bien puede que el establecimiento de sistemas de vías férreas se concentre en los territorios continentales del Gran Caribe y aunque la extensión de los sistemas regionales de transporte ferroviario quizás no se pueda comparar con la magnitud de la red regional de transporte marítimo, el ferrocarril del Caribe no está ni perdido ni olvidado. En este momento resulta crucial que las partes interesadas en el terreno del transporte en la región comprendan el papel que potencialmente el transporte ferroviario puede jugar en la promoción del desarrollo en términos tanto económicos como medioambientales, a fin de garantizar el futuro del Caribe.

George Nicholson es el Director de Transporte y Reducción del Riesgo de Desastres y Rachael Robinson es la Asistente de Investigación de la Dirección de Transporte y Reducción del Riesgo de Desastres de la Asociación de Estados del Caribe. Los comentarios u opiniones pueden ser enviados a feedback@acs-aec.org