

Entre mares y rieles: alternativas interoceánicas para la competitividad logística de Colombia

Angie Paola Ariza Ariza

Universidad Santo Tomás

Facultad de Negocios Internacionales

Periplo Internacional visita al Canal de Panamá

Tutor Diego Fernando Castillo Castellanos

Bogotá, Colombia

22 de agosto de 2025

Entre mares y rieles: alternativas interoceánicas para la competitividad logística de Colombia

Objetivos

Objetivo general

Analizar comparativamente el Canal de Panamá y el Corredor Férreo Interoceánico del Chocó, con base en mi experiencia vivencial y en fuentes académicas, para evaluar su impacto en la competitividad logística de Colombia.

Objetivos específicos

1. Identificar las principales limitaciones operativas, económicas y geopolíticas del Canal de Panamá.
2. Examinar las proyecciones logísticas, sociales y económicas del Corredor del Chocó en un horizonte de 15 años.
3. Proponer alternativas que reduzcan la dependencia de una sola vía interoceánica, considerando sostenibilidad e inclusión social.

Tema

En este ensayo me propongo analizar las ventajas que ofrece el Canal de Panamá en el comercio internacional y evaluar el Corredor Férreo Interoceánico del Chocó como una alternativa que, en determinados escenarios, podría complementarlo o incluso competir con él. Durante la visita estudiantil al Canal de Panamá, observé con asombro el tránsito constante de buques, escuché las comunicaciones de coordinación que hacían posible su paso y comprendí la compleja magnitud de las esclusas y de toda la operación logística. Sin embargo, también pude percibir de cerca la presión operativa que enfrenta el canal y la dependencia excesiva que gran parte del comercio latinoamericano mantiene sobre esta única vía interoceánica. Esta experiencia directa, unida a la información sobre tensiones geopolíticas y a las restricciones derivadas de factores climáticos, me llevó a reflexionar sobre la importancia de explorar opciones logísticas que fortalezcan la

resiliencia comercial de la región. Por eso decidí abordar este tema desde tres perspectivas: la académica, para comprender el papel estratégico de estas infraestructuras; la profesional, para identificar oportunidades y retos en la competitividad regional; y la vivencial, para integrar lo que viví y sentí en el canal como parte de una reflexión crítica sobre el futuro de la conectividad interoceánica en América Latina.

Problema

Durante mi visita al Canal de Panamá, pude observar el incesante tránsito de embarcaciones y la compleja coordinación logística que sostiene su funcionamiento diario. Esta experiencia me permitió dimensionar la relevancia del canal como eje del comercio mundial; sin embargo, también me hizo consciente de sus vulnerabilidades estructurales. Los altos costos de peaje, que en algunos casos superan los USD 500.000 por tránsito, y los prolongados tiempos de espera, que en temporada alta pueden exceder los 10 días, son claros ejemplos de las tensiones operativas que enfrenta. Por otra parte, fenómenos climáticos como El Niño han limitado los niveles de agua, reduciendo el número de tránsitos diarios y afectando la eficiencia logística global.

A estas limitaciones técnicas se suman factores políticos y geoestratégicos. A diferencia de otros corredores interoceánicos en el mundo, el Canal de Panamá concentra gran parte del comercio de América Latina y Asia, lo que lo convierte en un punto crítico para las cadenas de suministro. En este contexto, la creciente rivalidad entre China y Estados Unidos, sumada a declaraciones como las del expresidente Donald Trump sobre la “recuperación” del canal, reflejan la fragilidad de depender de una sola infraestructura. Esta vivencia me llevó a reflexionar sobre una pregunta central: ¿es sostenible para América Latina y para Colombia continuar dependiendo de un único paso interoceánico? Desde esa inquietud surge la necesidad de explorar alternativas como el Corredor Férreo Interoceánico del Chocó, que podría diversificar rutas, reducir riesgos y abrir nuevas posibilidades logísticas para la región.

Hipótesis

Con base en lo que observé durante mi visita al Canal de Panamá y en el análisis de estudios recientes, sostengo que la implementación del Corredor Férreo Interoceánico del Chocó representa una oportunidad estratégica para Colombia y para la región. En su fase inicial, este corredor permitiría movilizar aproximadamente 2,47 millones de TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit), equivalentes a contenedores estándar de 20 pies, lo que significaría un valor exportable cercano a USD 12.000 millones en el primer año de operación (Ministerio de Transporte de Colombia, 2023; Cámara Colombiana de Infraestructura, 2024). A mediano plazo, hacia el año 15, la capacidad podría incrementarse hasta 3,10 millones de TEUs, movilizando cerca de 150 millones de toneladas y generando un valor exportable estimado de USD 42.000 millones (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2023).

Además de la carga en contenedores, considero que este proyecto tendría un alcance multimodal, ya que estaría diseñado para incorporar oleoductos y gasoductos paralelos a la vía férrea (UPCommons, 2024). Esto permitiría transportar hidrocarburos y gas natural, diversificando así la oferta logística y energética del país. De esta manera, el corredor no solo complementaría la capacidad del Canal de Panamá, sino que también reduciría la dependencia de una sola ruta interoceánica, aumentaría la resiliencia del comercio exterior colombiano y potenciaría el desarrollo económico y social del Chocó a través de la generación de empleo, la atracción de inversión extranjera y la mejora de infraestructura estratégica (Lloyd's Bank Trade, 2024; BID, 2023). En consecuencia, mi hipótesis defiende que Colombia puede consolidarse como un actor neutral, confiable y competitivo en el mapa del comercio internacional mediante la ejecución responsable de este proyecto.

Plan de trabajo

Para este ensayo estructuré el análisis en cuatro apartados principales. Primero, expongo la importancia estratégica del Canal de Panamá a partir de mi visita, donde observé su magnitud operativa, pero también sus limitaciones actuales: peajes que superan los USD 500.000, esperas de más de 10 días y reducciones en los tránsitos diarios por falta de agua. Después, analizo el Corredor Férreo Interoceánico del Chocó, detallando su inversión estimada de 54,6 a 60 billones de pesos y los beneficios proyectados, como la generación de hasta 40.000 empleos en su construcción y la movilización de más de 3 millones de TEUs en 15 años. Luego, realizo un contraste entre ambas infraestructuras, destacando fortalezas, debilidades y escenarios a corto, mediano y largo plazo. Finalmente, planteo propuestas alternativas con un enfoque de sostenibilidad, inclusión social y cooperación internacional, buscando articular mi experiencia vivencial con el análisis académico y profesional para reforzar la hipótesis del ensayo.

Argumentos a favor de la hipótesis

Argumento 1

En el marco de la Visión 2050, comprendí que Colombia busca proyectar una red ferroviaria de aproximadamente 5.350 km para modernizar su sistema de transporte y fortalecer su competitividad internacional. Durante mi visita al Canal de Panamá, observé con claridad su relevancia como eje del comercio global, pero también noté sus vulnerabilidades: por allí transita cerca del 6 % del comercio marítimo mundial, con alrededor de 14.000 buques al año, lo que lo convierte en una infraestructura crítica pero frágil. Sin embargo, la dependencia de esta única vía hace que cualquier contingencia climática, política o técnica afecte directamente las cadenas de suministro globales. Recordé, por ejemplo, que en 2023-2024, fenómenos como El Niño obligaron a reducir los tránsitos diarios de 38 a 24, mientras los peajes superaban los USD 500.000 y las demoras sobrepasaban los 10 días. Frente a este escenario, considero que el Corredor Férreo Interoceánico del Chocó surge como una alternativa estratégica. En su primera

fase podría movilizar 2,47 millones de TEUs, equivalentes a un valor exportable cercano a USD 12.000 millones, y en 15 años alcanzar los 3,10 millones de TEUs y unas 150 millones de toneladas movilizadas (Ministerio de Transporte, 2023; BID, 2023).

Argumento 2

Por otra parte, estoy convencido de que el impacto del corredor no se limita al comercio exterior, sino que también puede transformar profundamente al Chocó, una región históricamente marginada. Según la Cámara Colombiana de Infraestructura (2024), la construcción generaría entre 30.000 y 40.000 empleos directos y más de 100.000 indirectos, mientras que en operación se proyectan 15.000 empleos permanentes. Esto sería vital en un departamento con una pobreza monetaria del 62,2 % en 2023 (DANE, 2023). Además, la infraestructura está diseñada para ser multimodal, integrando oleoductos y gasoductos paralelos a la vía férrea (UPCommons, 2024), lo que permitiría transportar hidrocarburos y gas natural junto con carga en contenedores. Esta diversificación no solo reduciría la dependencia del Canal de Panamá, sino que también ampliaría la oferta logística y energética del país. En un horizonte de 15 años, el corredor podría movilizar 3,10 millones de TEUs, generar exportaciones por USD 42.000 millones y atraer entre USD 5.000 y 8.000 millones de inversión extranjera directa (BID, 2023), consolidando a Colombia como un socio confiable y competitivo en el comercio internacional.

Argumentos en contra u objeciones

Argumento en contra 1

Aunque reconozco el gran potencial del Corredor Férreo Interoceánico del Chocó, no puedo dejar de reflexionar sobre sus enormes costos y la complejidad de su construcción. Según el Ministerio de Transporte de Colombia (2023), la inversión estimada oscila entre 54,6 y 60 billones de pesos (aprox. USD 13.650 millones), una cifra cercana al 4 % del PIB nacional. Por otra parte, el Chocó es una de las regiones más lluviosas del mundo, con hasta 13.000 mm de precipitación anual

(IDEAM, 2024), lo que implica riesgos de deslizamientos, inestabilidad de suelos y retrasos permanentes en la obra. Al comparar con proyectos similares, entendí que este tipo de megaproyectos rara vez se ajustan a lo presupuestado: el Tren Maya en México, por ejemplo, ya ha superado en más del 70 % su costo inicial y acumula varios años de retraso (Secretaría de Infraestructura de México, 2024). Estos datos me llevan a preguntarme si Colombia tiene la capacidad fiscal y técnica para sostener un proyecto de esta magnitud sin comprometer otros sectores prioritarios.

Argumento en contra 2

Asimismo, no puedo ignorar los riesgos ambientales y sociales que conllevaría construir una línea férrea y dos puertos de gran calado en una de las regiones más biodiversas del planeta. El Chocó biogeográfico alberga más de 9.000 especies de plantas y alrededor de 600 especies de aves (WWF, 2023). La obra podría implicar la pérdida de entre 3.000 y 5.000 hectáreas de bosque tropical, afectando ecosistemas únicos. Por otra parte, en el área viven cerca de 60.000 personas pertenecientes a comunidades afrodescendientes e indígenas que dependen directamente de su entorno para subsistir (Ministerio del Interior, 2023). Si no se realizan consultas previas adecuadas, existe el riesgo de generar resistencia social y retrasos, como ocurrió con el corredor ferroviario bioceánico Brasil–Bolivia, que se paralizó por más de un año debido a conflictos con comunidades locales (OIT, 2022). Esta reflexión me hace consciente de que, aunque el corredor podría ser una oportunidad para el país, también representa un enorme desafío en términos de sostenibilidad y justicia social.

Propuestas alternativas

A partir de lo que observé en el Canal de Panamá y de lo que he investigado sobre el Corredor Férreo Interoceánico del Chocó, estoy convencido de que Colombia no debe plantear este proyecto únicamente como un competidor del canal, sino como un complemento estratégico

dentro de una red interoceánica más diversificada. En el corto plazo (1-5 años), considero que la prioridad debería ser avanzar en los estudios de factibilidad, iniciar la construcción de los tramos críticos y garantizar consultas previas con las comunidades locales, asegurando su participación en la planificación. En el mediano plazo (6-10 años), el proyecto podría consolidarse con la creación de plataformas logísticas multimodales, zonas francas y centros de distribución que potencien cadenas productivas regionales. Finalmente, hacia el año 15, el corredor debería alcanzar su capacidad plena, movilizandando más de 3 millones de TEUs y generando exportaciones por alrededor de USD 42.000 millones (BID, 2023), al tiempo que se proyecta la generación de más de 15.000 empleos permanentes en su operación (CCI, 2024).

De esta forma, mi propuesta alternativa no se limita a ver al corredor férreo como una simple obra de infraestructura, sino como un motor integral de desarrollo. Integrarlo con alianzas público-privadas, cooperación internacional y estándares ambientales rigurosos garantizaría que los beneficios se extiendan más allá de lo logístico, incluyendo mejoras en infraestructura local, reducción de la pobreza y atracción de inversión extranjera en sectores como energía renovable, turismo y tecnología aplicada a la logística. En mi opinión, esta visión permitiría que Colombia se posicione como un socio confiable en el comercio global y, al mismo tiempo, logre transformar al Chocó en un territorio más próspero, resiliente y sostenible.

Conclusión

Al finalizar este ensayo, confirmo que mi visita al Canal de Panamá fue una experiencia reveladora para comprender tanto la magnitud de esta infraestructura como las limitaciones que enfrenta el comercio internacional al depender en exceso de una sola ruta interoceánica. Pude observar cómo factores como los altos costos de peaje que en algunos casos superan los USD 500.000 por tránsito, los tiempos de espera de hasta 10 días en temporada alta, la reducción de tránsitos diarios de 38 a 24 por la escasez de agua durante el fenómeno de El Niño (2023-2024) y las tensiones geopolíticas entre China y Estados Unidos convierten al canal en un punto crítico, pero también vulnerable. Frente a este escenario, estoy convencido de que el Corredor Férreo

Interoceánico del Chocó representa una alternativa estratégica: en 15 años podría movilizar más de 3,10 millones de TEUs, generar exportaciones cercanas a USD 42.000 millones y crear miles de empleos permanentes, al tiempo que dinamizaría el desarrollo económico de una de las regiones más marginadas de Colombia.

Sin embargo, también reconozco que el proyecto enfrenta enormes desafíos y que es indispensable aprender de experiencias comparables en América Latina. El Tren Maya en México, por ejemplo, tenía un presupuesto inicial de USD 7.400 millones, pero ya ha superado los USD 12.000 millones (un sobrecosto del 70 %) y acumula más de tres años de retraso, en gran parte por problemas ambientales, sociales y técnicos (Secretaría de Infraestructura de México, 2024). A su vez, el Corredor Bioceánico Brasil–Bolivia, diseñado para conectar Santos (Brasil) con Ilo (Perú), fue paralizado por más de un año debido a conflictos sociales y falta de consulta previa con comunidades indígenas (OIT, 2022), lo que muestra cómo la ausencia de diálogo puede poner en riesgo proyectos multimillonarios. Estos casos refuerzan mi convicción de que el corredor colombiano debe avanzar con un enfoque integral que combine sostenibilidad ambiental, inclusión social y un modelo financiero realista.

Por ello, considero que futuras investigaciones deberían enfocarse en tres líneas: primero, un análisis comparativo de impactos ambientales frente a proyectos como el Tren Maya y el Corredor Bioceánico, para anticipar riesgos y adoptar mejores prácticas; segundo, estudios de viabilidad financiera bajo esquemas APP, evaluando mecanismos de mitigación frente a sobrecostos y retrasos; y tercero, una investigación sobre el potencial de integración regional que tendría el corredor si se articula con redes logísticas internacionales. Estoy convencido de que profundizar en estas variables no solo enriquecerá el debate académico, sino que también permitirá a Colombia consolidarse como un actor resiliente y confiable en la red logística global, reduciendo la dependencia del Canal de Panamá y transformando al Chocó en un territorio estratégico para el comercio internacional.

Bibliografía

- Autoridad del Canal de Panamá (ACP). (2025). Informes anuales.* <https://pancanal.com>
- Autoridad del Canal de Panamá (ACP). (2025). Gatun Water Level dashboard.* <https://apps.pancanal.com/gatun>
- UNCTAD. (2024, 2 de julio). Review of Maritime Transport 2024.* <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2024>
- World Bank. (2023). Connecting to Compete 2023: Logistics Performance Index.* <https://lpi.worldbank.org>
- CEPAL. (2020). Conexiones de carga marítima entre Asia Pacífico y América Latina.* <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/45546>
- BID. (2021). Logística en América Latina y el Caribe: Oportunidades, desafíos y líneas de acción.* <https://publications.iadb.org/es/logistica-en-america-latina-y-el-caribe-oportunidades-desafios-y-lineas-de-accion>
- Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT). (2024, 1 de abril). UPIT desarrolla la etapa de prefactibilidad del corredor férreo entre el Darién chocoano y Cupica.* <https://upit.gov.co>
- Ministerio de Transporte de Colombia. (2025, 31 de julio). Ministra Mafe Rojas lidera apuesta por reactivar el tren como motor de equidad y desarrollo sostenible.* <https://mintransporte.gov.co>
- Valora Analitik. (2025, 5 de agosto). Tren interoceánico de Petro costaría \$54,6 billones y ya tiene “casi listos” sus primeros estudios.* <https://valoraanalitik.com>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2025). Exportaciones — tablero y boletines.* <https://dane.gov.co>
- Ministerio de Agricultura de Colombia. (2025, 13 de agosto). Exportaciones del agro colombiano crecieron en junio de 2025.* <https://minagricultura.gov.co>
- Associated Press (AP News). (2024, 14 de febrero). La sequía recorta en más de un tercio el tráfico del Canal de Panamá.* <https://apnews.com>

Reuters. (2024, 25 de octubre). Panama Canal's net income rose to \$3.45 billion despite drought. <https://reuters.com>

World Weather Attribution (WWA). (2024). Low water levels in the Panama Canal due to demand and El Niño. <https://worldweatherattribution.org>

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes de México (SICT). (2024). Informe sobre el avance del Tren Maya: costos, plazos y retos ambientales. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/sct>

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2023). Evaluación del impacto económico del Tren Maya en el sureste de México. BID Publications. <https://publications.iadb.org>

Organización Internacional del Trabajo (OIT). (2022). Consulta previa y megaproyectos: El caso del Corredor Ferroviario Bioceánico Brasil–Bolivia. Oficina Regional para América Latina y el Caribe. <https://www.ilo.org/americas/lang--es/index.htm>

Ministerio de Obras Públicas de Bolivia. (2023). Estado del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración. Gobierno de Bolivia. <https://www.oopp.gob.bo>

Ministerio de Infraestructura de Brasil. (2023). Corredor Bioceánico: avances, inversiones y proyecciones. Gobierno de Brasil. <https://www.gov.br/infraestrutura>