

Portafolio



SUSCRIBIRSE



SECCIONES

ECONOMÍA

FINANZAS

GOBIERNO

INFRAESTRUCTURA

EMPLEO

IMPUESTOS

ELECCIONES 2022

Nuestra Política de Tratamiento de Datos Personales ha cambiado. Conócela haciendo [clic aquí](#)

IMPUESTOS

Agosto 08 De 2018 - 11:00 P. M.

Contribuyentes tendrían que pagar más renta

Este jueves inician los vencimientos para declarar este impuesto. Irán hasta el próximo 19 de octubre.



CEET

POR: PORTAFOLIO

El inicio de los vencimientos para declarar y pagar renta comienza este jueves con los números 99 y 00, **y para algunos contribuyentes los cambios presentados en la reforma tributaria del 2016 cayeron como baldado de agua fría.**

Lo más leído

1. Despecho en Colombia: falleció el cantante Darío Gómez
2. Pese a opas, las acciones se mantiene con bajos precios
3. SIC sanciona con millonar multa a arroz Roa- Flor Huila
4. Fórmulas de un líder, según Carlos Gaitán

llevaron a que en la mayoría de los casos, aumentara lo que las personas deben pagar.

“En la mayoría de casos aumentó a lo que se pagaba frente al año anterior, porque se redujeron los beneficios tributarios en los topes en los cuales se podían tomar”, explicó la directiva.

Así, por ejemplo, el año pasado, un asalariado que tuviera aportes voluntarios a pensiones, ahorros en cuentas para el fomento de la construcción, un hijo menor de edad y pagara medicina prepagada, entre otras cosas, podía tomar diferentes exenciones, independiente de la suma de estos factores.

Ahora, las ‘gabelas’ no podrán superar el 40%, **lo que se le aplicará a la mayoría de contribuyentes, independiente de la cédula a la que tengan que tributar: de trabajo, no laboral, de capital, de pensiones y de dividendos y participaciones.**

Por lo anterior, según Prieto, “es clave tener en cuenta que este es un buen momento para que las personas revisen la posibilidad de acceder a herramientas legales, que les permitan disminuir su impuesto, como en el caso de los aportes a fondos voluntarios, en cuyo caso hay beneficios en la retención en la fuente”, indicó la directiva.

FERIA DE LA DIAN

Hasta mañana irá la feria de servicios de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (Dian), que busca ser una guía para los contribuyentes, de modo que declaren y paguen, si es el caso.

En el tema de facturación, hay muchos que están obligados y por eso se adelantarán unas charlas para que conozcan el detalle de cómo aplicar este impuesto. **“La idea es darle una orientación sobre cómo hacer su declaración de renta sobre todo este año donde aplican los cambios de la Ley 1819 de 2016 (reforma tributaria), que es un sistema de renta cedular y las personas tienen muchas dudas”,** precisó la entidad.

Se espera que en los tres días de feria, la Dian atienda a más de 10.000 ciudadanos, que podrán realizar, entre otros trámites, diligenciamiento y presentación de declaraciones, consulta de información de la declaración de renta, copia del Registro Único Tributario (RUT), estados de cuenta, habilitación de cuenta de usuario y recuperación de contraseña.

Cecilia Rico, directora de Gestión de Ingresos de la Dian, indicó que “acá no es que las personas lleven las declaraciones y nosotros se las hagamos, sino que la idea es que tengan dudas puntuales sobre cómo ubicar cierto ingreso o cómo acceder a una exención, por mencionar dos ejemplos”.

5. Cómo abrir cuenta en dólares en el exterior desde bancos en Colombi
6. Colombia expide decreto para contar con el 'open banking'



Reciba noticias de Portafolio desde Google news

REPORTAR ERROR

IMPRIMIR

Destacados

ECONOMIA

NEGOCIOS

MIS FINANZAS

OPINIÓN

Labores del hogar
aportan económicamente
a patrimonio conyugal:
Corte

Precio del gas se dispara
en Europa luego de
recortes de Rusia

Por qué A. Latina no
cuenta con una gran red
de trenes como Europa

Colombia crecerá 6,3% en
2022, según el FMI



TE PUEDE GUSTAR

Enlaces Patrocin

CFD: Invertir \$200 en Mercado Libre podría darte un segundo salario

CFD Inversiones

Cómo ganar hasta 2.700€ a la semana con Amazon

Gana Invirtiendo

**Este truco hace que tu manguera se quede más potente que las lavadoras a presión**

HiperWash

Siga bajando

PARA ENCONTRAR MÁS CONTENIDO



FINANZAS Julio 27 De 2022 - 11:53 A. M.

Labores del hogar aportan económicamente a patrimonio conyugal: Corte

El alto tribunal determinó que a la hora de repartir bienes en un divorcio se deben tener en cuenta los aportes económicos y del cuid



Los hombres han aumentado su participación en tareas del hogar, pero la brecha con las mujeres todavía es grande.

📷 ARCHIVO PARTICULAR

POR: **PORTAFOLIO**

En las últimas horas, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia determinó durante la liquidación de bienes durante un divorcio, privilegiar a quien hace **un aporte económico** responde a ciertos estereotipos de género.

(Lea: Así es la primera política de Estado por la equidad de género).

La Corte se encontraba analizando el caso de una mujer en proceso de separación que denunció que en este proceso su esposo vendió parte de las propiedades que había adquirido mientras estaban juntos para **reducir los bienes durante la liquidación**.

Por ello, la Sala quiso evaluar esta demanda en la que la mujer pidió que se anularan los contratos en los que su exesposo vendió dos bienes adquiridos que hacían parte de la **sociedad conyugal**.

Entre las propiedades que fueron vendidas se encuentra una casa campestre valorada en 800 millones de pesos y negociada en 203 millones. A su vez, un

Lo más leído

1. Despecho en Colombia: falleció el cantante Dario Gómez
2. Pese a opas, las acciones se mantiene con bajos precios
3. SIC sanciona con millonar multa a arroz Roa- Flor Huila
4. Fórmulas de un líder, según Carlos Mario Giraldo, presidente del Éxito
5. Cómo abrir cuenta en dólares en el exterior desde bancos en Colombi
6. Colombia expide decreto para contar con el 'open banking'



La demandante aseguró que las operaciones fueron simuladas pues la finalidad de su exesposo era restar bienes a la sociedad conyugal. Ante ello, la Corte Suprema de Justicia explicó que históricamente ha habido cierta discriminación hacia las mujeres al **asignarles ciertos roles estereotipados**.

Por ejemplo, el del hombre como proveedor de los recursos mientras la mujer queda encargada de las tareas domésticas y del cuidado. La Sala resaltó que estas funciones también contribuyen a que cada miembro de la familia pueda desarrollar su proyecto de vida.

En este sentido, este "trabajo invisible", como lo denominó, que no suele ser remunerado, favorece a que persistan ciertos estereotipos de género que **le dan más importancia al aporte de dinero**.

En consecuencia, la Sala considera que esta visión puede llevar a pensar de forma errónea a que el proveedor merecer privilegios en comparación con el patrimonio familias. Por ello, advirtió que: *"Este tipo de casos deben ser abordados con perspectiva de género, la cual no es sinónimo de obrar con parcialidad o en favor de una de las partes, sino que, por el contrario, le permite al juez detectar las evidencias de un trato desequilibrado, identificar sesgos a causa de los roles de género y obtener las herramientas jurídicas necesarias para poder contrarrestar esa situación"*.

En el caso de la contraparte, el demandado habría dejado claro que "era él quien proveía la totalidad de los recursos del hogar, mientras que su esposa no hacía ninguna contribución, pues era una mujer joven, que estaba culminando su ciclo formativo especializado gracias a la ayuda de su esposo".

Finalmente, la Corte Suprema recomendó que se aplique una **perspectiva de género** en estos casos para tener un reparto equitativo de los bienes. Asimismo, que se debe indagar en determinar si hay un desprecio de uno de los miembros en la construcción del patrimonio común.

(Además: Mujeres piloto, cerca del 10 % de capitanes en aerolíneas en el país).

"Cuando hay conflicto entre exparejas por las consecuencias económicas de su matrimonio o unión de hecho, los jueces deben estar alerta ante posibles estereotipos y discriminación que afecten el reparto equitativo de los bienes", se lee en la decisión.

PORTAFOLIO

Reciba noticias de Portafolio desde Google news

REPORTAR ERROR

IMPRIMIR

Destacados

ECONOMIA

NEGOCIOS

MIS FINANZAS

OPINIÓN



A QUE NO LOS CONOCES
en Europa luego de
recortes de Rusia

A QUE NO LOS CONOCES
cuenta con una gran red
de trenes como Europa

Colombia crecerá 6,3% en
2022, según el FMI

A QUE NO LOS CONOCES
de ruta exitosa: ministro
de Hacienda



TE PUEDE GUSTAR

Enlaces Patrocin

A QUE NO LOS CONOCES: 10 tips exclusivos para memorizar en inglés

LCN Idiomas

Ex sacerdote revela cómo hablar inglés en hasta 90 días e irrita a las escuelas intensivas

Accelerador de Inglés

CFD: Invertir \$200 en Netflix podría devolverte un segundo salario

Consejería Financiera

MÁS CONTENIDO

Julio 27 De 2022 - 11:46 A. M.

"Trabajaré por fortalecer a cientos de emprendedores del país"

Sergio Rincón, presidente de Bavaria, habla sobre la transformación del negocio, el crecimiento del impacto local y la cultura cervecer

Lo más leído

1. Despecho en Colombia:
falleció el cantante Dario



Sergio Rincón, presidente de Bavaria

POR: **MÁS CONTENIDO**

T ras su llegada a Colombia, ¿cuáles son los planes de Bavaria?

Mi obsesión para los próximos años será el fortalecimiento de cientos de emprendedores y emprendedoras que hacen parte de nuestra cadena de comercialización. Podemos enfocarnos en promover una comunidad de más de 300.000 micronegocios que requieren inclusión financiera, apropiación digital y modernizar sus negocios en general. Estoy en ese proceso, visitando todas nuestras operaciones, para escuchar y construir con ellos desde sus necesidades este nuevo programa.

¿Cómo ha sido la transformación digital en Bavaria? ¿Cuáles son sus más recientes avances?

En los últimos dos años creamos BEES, una plataforma a través de la cual nuestros clientes pueden hacer sus pedidos 24x7 y con total autonomía. A través de esta y como resultado de la interacción con nuestros clientes, hemos identificado la importancia que tiene para ellos acceder a un portafolio de productos más variado. TaDa, por otro lado, es una plataforma directa al consumidor que se enfoca en la ocasión entretenimiento en el hogar. Más allá de entregar cervezas rápido y frías, TaDa nos permitirá entender mejor las preferencias del consumidor y construir categoría desde ahí.

Cuéntenos de la cadena de valor detrás de una cerveza.

Bavaria tiene presencia en todo el territorio nacional, a través de seis plantas de producción, dos malterías y más de 40 centros de distribución. Nuestra operación está compuesta por una flota de más de 2.000 camiones que se encargan de llevar nuestros productos a todas las regiones de Colombia. Más de 80.000 familias

2. Pese a opas, las acciones se mantiene con bajos precios
3. SIC sanciona con millonar multa a arroz Roa- Flor Huila
4. Fórmulas de un líder, según Carlos Mario Giraldo, presidente del Éxito
5. Cómo abrir cuenta en dólares en el exterior desde bancos en Colombi
6. Colombia expide decreto para contar con el 'open banking'



Más del 95% de los productos que comercializamos son hechos en Colombia y más del 80% del valor que generamos como industria se queda en el comercio, nuestros proveedores y el gobierno a través de los impuestos que generamos. Somos una cadena de valor muy incluyente.

Lo anterior significa que en la medida en que haya oportunidad de crecimiento para la industria, dada la naturaleza local de nuestra operación, el fortalecimiento de nuestra presencia en el país siempre está sobre la mesa.

¿Qué inversiones recientes ha realizado la compañía?

Solo en el año 2021, Bavaria invirtió COP\$750.000 millones destinados a obras de ampliación de nuestras cervecerías de Tocancipá y Tibasosa, como ya lo mencioné, la compra de empaques retornables, el desarrollo de innovaciones del portafolio, entre otros. Así, completamos los COP\$2.8 billones invertidos en materia de expansión, innovación y sostenibilidad durante los últimos cuatro años (2018-2021).

¿Cuál es la estrategia de sostenibilidad de Bavaria?

Bavaria tiene una estrategia de sostenibilidad integral, comprende temas diversos como custodia del agua a través de la protección de los páramos, el emprendimiento, que ya mencioné, y la agricultura.

La agricultura es clave. Recordemos que la cerveza es un producto natural hecho de agua, cebada y lúpulo. Es un objetivo de la compañía integrar más agricultores pequeños a nuestra cadena de valor.

Es así como, hace 10 años la compañía se puso como meta recuperar el cultivo de cebada, como un cultivo de rotación de la papa, en el altiplano cundiboyacense. Creamos el 'Centro de Experimentación en Cebada' para probar con miles de variedades, que pudieran tener las condiciones óptimas que esta requiere: alto contenido de almidón y grano uniforme.

¿Qué acciones han realizado para impulsar el cultivo de cebada?

Adicionalmente, brindamos asistencia técnica y conformamos bancos de maquinaria, de forma que podamos incrementar el rendimiento del cultivo. En los últimos cuatro años hemos sembrado más de 10.000 hectáreas de cebada, impactando a más de 400 familias de agricultores.

Podríamos expandir el cultivo y Bavaria podría comprar el 100% de las hectáreas producidas, pero para esto se requerirá la colaboración público-privada: necesitamos superar retos como la promoción del cultivo en agricultores que migraron su vocación hacia otros productos (papa y cebolla) y la infraestructura de almacenamiento necesaria para el mismo.

¿En qué va la reciente innovación de Bavaria, hecha a base de yuca?



recibida por el consumidor del Caribe. Durante su primer año logró consolidarse y ser la innovación de mayor crecimiento de todo nuestro portafolio. De igual forma, hemos impactado la vida de 100 familias a través de este proyecto, con las que estamos, en conjunto con la corporación PBA y ADS, fortaleciendo asociaciones de agricultores.

¿El país tiene una oportunidad en materia de fortalecimiento de cultura cervecera?

Colombia tiene un consumo per cápita bajo, cuando comparamos con mercados de condiciones socioeconómicas similares. La oportunidad aquí está en crecer la categoría de forma sostenible e incluyente, esto es, atrayendo más consumidores a nuestra categoría, generando nuevas ocasiones y más innovaciones. Bavaria tuvo más de 10 innovaciones en 2021 como la Club Colombia doble malta o la cerveza a base de yuca, Nativa. Se vienen muchas sorpresas en este 2022.

Reciba noticias de Portafolio desde Google news

REPORTAR ERROR

IMPRIMIR

Destacados

MAS CONTENIDO

NEGOCIOS

MIS FINANZAS

OPINIÓN

Los Líderes miran hacia el futuro

Los líderes miran hacia el futuro

Humanización, más que una experiencia de servicio

Acceso a vivienda digna: puerta de entrada para el bienestar



FINANZAS

Julio 27 De 2022 - 11:27 A. M.

Precio del gas se dispara en Europa luego de recortes de Rusia

El gasod





BBC NEWS | MUNDO

POR: **REDACCIÓN - BBC NEWS MUNDO**

Los precios del gas se dispararon después de que Rusia recortó aún más el suministro de gas a Alemania y otros países de Europa central.

La medida surgió después de que Moscú amenazara con recortar el suministro a principios de esta semana.

Los precios del gas en Europa subieron un 9%, cotizando cerca de su máximo histórico previo después de que Rusia invadiera Ucrania.

Los críticos acusan al gobierno ruso de utilizar el gas como arma política.

Rusia ha estado cortando los flujos a través del oleoducto Nord Stream 1 a Alemania, y ahora opera a menos de una quinta parte de su capacidad normal.

Alemania importa el 55% de su gas de Rusia y la mayor parte proviene del mencionado oleoducto. El resto se obtiene de gasoductos terrestres.

La empresa energética rusa Gazprom trató de justificar el último recorte diciendo que era necesario para permitir el trabajo de mantenimiento en una turbina.

Sin embargo, el gobierno alemán dijo que no había ninguna razón técnica para limitar el suministro.

Más información en breve.

Recuerda que puedes recibir notificaciones de BBC News Mundo. Descarga la nueva versión de nuestra app y actívalas para no perderte nuestro mejor contenido.

BBC MUNDO

Lo más leído

- 1.** Despecho en Colombia: falleció el cantante Dario Gómez
- 2.** Pese a opas, las acciones se mantiene con bajos precios
- 3.** SIC sanciona con millonar multa a arroz Roa- Flor Huila
- 4.** Fórmulas de un líder, según Carlos Mario Giraldo, presidente del Éxito
- 5.** Cómo abrir cuenta en dólares en el exterior desde bancos en Colombi
- 6.** Colombia expide decreto para contar con el 'open banking'



Reciba noticias de Portafolio desde Google news

REPORTAR ERROR | IMPRIMIR

Destacados

- ECONOMIA
- NEGOCIOS
- MIS FINANZAS
- OPINIÓN

Labores del hogar aportan económicamente a patrimonio conyugal: Corte

Por qué A. Latina no cuenta con una gran red de trenes como Europa

Colombia crecerá 6,3% en 2022, según el FMI

'El país está en una hoja de ruta exitosa': ministro de Hacienda

TE PUEDE GUSTAR Enlaces Patrocin

Las personas con dolor de rodilla se apresuran a comprar esta rodillera
Power Knee Elite

Apartadó: Autos 2021 no vendidos ahora casi regalados: ver precios
Autos | Enlaces Publicitarios

Conoce una forma de pagar las deudas sin pedir más préstamos. Consulta tu caso.
Resuelve tu Deuda

Por qué A. Latina no cuenta con una gran red de trenes como Europa

Europa goza de una amplia red de trenes de alta velocidad que conecta las ciudades de una forma asequible.



BBC NEWS | MUNDO

POR: CRISTINA J. ORGAZ @CJORGGAZ - BBC NEWS MUNDO

Hay un pequeño tren de pasajeros en Latinoamérica que une dos países. Pero es una de las pocas excepciones en todo el continente.

El ferrocarril no es una forma corriente de viajar entre ciudades en una región de 19,5 millones de metros cuadrados acostumbrada al tránsito por carretera.

Muchos latinoamericanos miran con envidia los trenes de Europa, llenos de pasajeros y copados de turistas durante el verano, que unen las capitales europeas a velocidades de vértigo por unos precios asequibles para el ciudadano medio.

Además tienen unas frecuencias altas y se puede tomar el tren incluso los fines de semana.

Tiempo, precio, frecuencia y comodidad son las principales características de los trenes de alta velocidad en Europa.

El que une Madrid y Barcelona cubre los 620 kilómetros que las separa en apenas 2 horas y media.

El mismo trayecto por autopista llevaría en auto algo más de 6 horas.

Lo más leído

1. Despecho en Colombia: falleció el cantante Dario Gómez
2. Pese a opas, las acciones se mantiene con bajos precios
3. SIC sanciona con millonar multa a arroz Roa- Flor Huila
4. Fórmulas de un líder, según Carlos Mario Giraldo, presidente del Éxito
5. Cómo abrir cuenta en dólares en el exterior desde bancos en Colombi
6. Colombia expide decreto para contar con el 'open banking'



A Londres y París también los une un ferrocarril de pasajeros.

Ir en tren de la capital francesa a la británica lleva 2 horas y 16 minutos a la máxima velocidad.

En Italia, los viajeros pueden pasar de Milán a Florencia en 1 hora 54 minutos en una de sus opciones más rápidas. Hay 320 kilómetros por carretera entre ellas.

Velocidades y trayectos que son imposibles de ver, de momento, en el continente latinoamericano.

Las razones de que en América Latina no exista una red de trenes de alta velocidad para pasajeros son variadas: las distancias, el coste o la elección del auto y el avión para viajar ha alejado al continente de los largos recorridos en tren.

Así que la corta vía férrea entre la población argentina de Posadas con la vecina ciudad paraguaya de Encarnación, de tan solo 8 kilómetros, es un paso fronterizo casi único, pero muy aprovechado por los habitantes de las dos localidades que comercian intensamente.

Pero, ¿por qué es tan difícil desarrollar trenes para pasajeros veloces en la región, sobre todo si tenemos en cuenta que a América Latina la cruzan innumerables vías de ferrocarril?

Para empezar hay que aclarar que las redes de trenes de pasajeros sí existen, pero estas no son competitivas en velocidad y frecuencia con otras opciones de transporte.

Los países dejaron de invertir en la red ferroviaria a mediados de la década de los 50, pero la falta de inversión se agudizó a partir de los años 80 y culminó en los 90.

"En la década de los 80, por diversos factores, entre ellos políticos, la red de transporte de pasajeros empezó a decaer hasta el punto donde estamos ahora", explica Sebastián Astroza, docente de la Universidad de Concepción e investigador en temas de movilidad del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Cedeus).

En el contexto de una dictadura neoliberal, "se le empezó a exigir al tren una rentabilidad económica entre otras cosas, pese a que la gran mayoría de los sistemas de trenes en el mundo necesitan subsidios".

Porque aunque los trenes tienen un gran impacto social, muchos no son económicamente rentables ya que no se autofinancian.

El estado de las finanzas públicas también es clave.

Un proyecto tan costoso supone una carga para el déficit de las administraciones involucradas en el desarrollo del tren.

"Los servicios de pasajeros de larga distancia fueron discontinuados, fundamentalmente en la década de los años 90. Eran servicios muy deficitarios y las empresas concesionarias no tuvieron interés en dedicarse a esos a atender esos servicios", dice Jorge Kohon, ingeniero civil experto en transporte ferroviario y consultor del Banco Mundial.

Además los países querían reducir los déficit fiscales y en consecuencia, la mayoría, no todos, pero la gran mayoría de los servicios de pasajeros a la distancia desaparecieron, cuenta el consultor.



"Frente a la simplicidad de un bus o incluso de un avión, que ahora se ha puesto mucho más competitivo, es muy difícil para los ferrocarriles de larga distancia sobrevivir", dice Kohon.

Y eso sin tener en cuenta el alto coste de la infraestructura.

"Una locomotora nueva cuesta 3 millones de dólares. Un vagón puede costar hasta 1 millón", calcula el consultor del Banco Mundial.

"Y ya si hablamos de la construcción de las vías, "el costo de un tren de alta velocidad está entre 20 y 30 millones de dólares el kilómetro".

Esto haría, por ejemplo, que construir un tren de alta velocidad entre Buenos Aires y Córdoba, dos ciudades argentinas separadas por unos 650 kilómetros costara unos US\$16.250 millones usando los cálculos medios.

"Dadas las grandes distancias que hay en Latinoamérica y la baja demanda, los proyectos se vuelven inviables", afirma.

Los demás expertos coinciden.

"La tecnología de construcción todavía tiene que abarataarse mucho para que pueda ser adoptada y utilizada en la región", agrega Néstor Roa, Jefe de la División de Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo en referencia a las largas distancias que a menudo separan las capitales en la región.

Otro de los temas que ha frenado el desarrollo de infraestructuras ferroviarias en la región es la corrupción en todas sus formas.

Desde el desvío de fondos, hasta la utilización de empresas ligadas al poder político, pasando por convocatorias amañadas o sobrepagos.

"Esto ocurre mucho en América Latina. Hay muchas infraestructuras que no se han desarrollado por la corrupción y algunas que tardan décadas en acabarse por el mismo motivo", dice Jimena Blanco, responsable del Departamento de análisis de Latinoamérica de la firma Verisk Maplecroft.

"O en el peor de los casos, cambia el gobierno y los proyectos se paran", afirma.

"Hay que recordar que los casos de corrupción históricos más grandes en la región han estado casi siempre ligados a la construcción de grandes obras de infraestructura", dice Blanco recordando el escándalo de Lava Jato en Brasil o de Odebrecht en Colombia, Perú y otros países de la región.

Y es que, de las 6 principales economías de América Latina, todas tienen un nivel de riesgo alto o extremo en el índice de corrupción de la firma de análisis Verisk Maplecroft.

"De las 6 más grandes, Chile es la única que está, digamos, a un paso de caer en el nivel medio de riesgo", explica Blanco.

Pero, además de los costos y la corrupción, la idea de nuevos proyectos de trenes de pasajeros entre ciudades latinoamericanas se enfrenta a otro gran problema: la competencia del avión, cuyos precios ahora son mucho más accesibles que en décadas pasadas.

"El transporte aéreo para medias y largas distancias en América Latina es muy competitivo por velocidad y costo", dice Roa.



En la región, la discontinuación de las redes de trenes de larga distancia para pasajeros no supuso el abandono de la red ferroviaria, que sigue existiendo hoy en día, pero dedicada principalmente a las mercancías.

Además, en América Latina existen unos pocos servicios que se pueden llamar "trenes sociales".

"O sea, servicios de bajas velocidades y bajas frecuencias que atienden las necesidades de gente con baja capacidad de pago, para la que el valor del tiempo no es importante y tardan horas en llegar a su destino", apunta Kohon.

Entonces, ¿sería posible utilizar esas mismas vías que ya existen para trenes más modernos y trayectos más veloces?

"Son vías adaptadas para transportar minerales o cereales o materiales de construcción como cemento, piedra, otros materiales de construcción. Para esos tráficos no hace falta tener grandes velocidades", explica el experto del Banco Mundial.

"Lo que importa es que la vía, digamos, pueda soportar el máximo peso posible de los vagones. No importa tanto la velocidad de circulación, que en las vías de Latinoamérica suelen ser de 50 o 60 kilómetros por hora".

Que un tren de pasajeros vaya por las vías ya existentes es viable, pero como mucho el tren podría ir unos 10 kilómetros por hora más rápido.

"Por esas vías se puede circular a 70 u 80 kilómetros por hora con suerte, pero no puedes ir a 120, 140 o 150 y mucho menos hacer rodar un tren de alta velocidad".

"A esa velocidad un tren no es competitivo ni con los buses, que se mueven muchos de ellos por autopistas, ni con los automóviles, ni por supuesto, con las aerolíneas de bajo coste", concluye Kohon.

Pese a todas las dificultades, sí se han llevado a cabo algunos proyectos de trenes de pasajeros recientemente en la región.

Algunos han fracasado, otro ya está en construcción y en Chile una reciente propuesta del presidente chileno Gabriel Boric parece dispuesta a desarrollar un ambicioso plan de "conectividad ferroviaria" que aún tienen que probar su viabilidad.

El proyecto empezaría uniendo con un tren rápido Santiago de Chile con Valparaíso, las dos ciudades más pobladas del país.

Según el Ministerio de Obras Públicas chileno, el tren recorrerá 120 kilómetros en 45 minutos.

Históricamente, Chile solía tener una red de trenes de pasajeros bastante extensa a lo largo del país y, en cierta medida, esa red todavía existe pero, de nuevo, fue afectada por la falta de inversión.

"Existen trenes que unen algunas ciudades de Chile, pero no son ni mucho menos, trenes de pasajeros de alta velocidad", explica el profesor Astroza.

"Por ejemplo, los trenes que unen Santiago con Concepción [otra de las grandes ciudades] son anecdóticos. Son nocturnos y solo circulan el fin de semana", añade.

Pese a la ilusión que ha despertado, llevará mucho tiempo determinar si el plan de



Bajo el mandato de Dilma Rousseff en Brasil, se planteó unir Rio y Sao Paulo con un tren bala, mientras que en Argentina, los Kirchner anunciaron en 2006 una línea de pasajeros que uniría Buenos Aires, Rosario y Córdoba. Por diversas razones, ambos proyectos se abandonaron.

Pero el que ya está en fase de construcción es el tren Maya en México.

El trazado de 1.554 kilómetros, quiere unir cinco importantes destinos turísticos en la península del Yucatán como Cancún, Tulum, Calakmul, Palenque y Chichén Itzá en lo que supone una de las grandes iniciativas para reactivar la economía mexicana.

Pero este ferrocarril -una de las obras de infraestructura clave del gobierno de Andrés Manuel López Obrador- se ha vuelto muy polémico no sólo por el coste, sino también por los daños ambientales.

Y es que el desarrollo del tren Maya en los últimos años ha puesto de relieve muchas de las mismas dificultades a las que se enfrenta el continente para construir servicios de larga distancia.

Recuerda que puedes recibir notificaciones de BBC News Mundo. Descarga la última versión de nuestra app y actívalas para no perderte nuestro mejor contenido.

BBC MUNDO



CRÉDITOS: **BBC NEWS**

Reciba noticias de Portafolio desde Google news

REPORTAR ERROR

IMPRIMIR

Destacados

ECONOMIA

NEGOCIOS

MIS FINANZAS

OPINIÓN

TE PUEDE GUSTAR

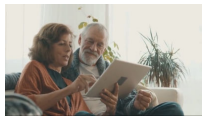


Tu casa pro

Enlaces Patrocin



La Haus



¿Vives en Antioquia y debes más de \$5'000.000?

Resuelve tu Deuda

Podrías obtener un segundo salario, invirtiendo \$200 en Netflix CFD

Consejería Financiera

Nuestros Portales

Encuentran la cabeza de serpiente en la comida de un vuelo

Arturo Vidal no se aguantó: así se rindió a los atributos de su novia

Ford Model e será la nueva submarca de eléctricos del fabricante

Portafolio

COPYRIGHT © 2022, EL TIEMPO Casa Editorial NIT. 860.001.022-7. Prohibida su reproducción total o parcial, así como su traducción a cualquier idioma sin autorización escrita de su titular. PORTAFOLIO - Noticias de Economía

SÍGUENOS EN:

