

# Colombia y los corredores ferroviarios

por Maximiliano Londoño Penilla

Tanto para conectar entre sí a las diversas regiones geográficas de Colombia, como para articularla a las naciones vecinas y al resto del mundo en general, diversos corredores ferroviarios —que constituirán un eje de corredores de desarrollo e infraestructura— atravesarán la variada y agreste topografía de este país de oriente a occidente y de norte a sur. Estos corredores ferroviarios eléctricos de alta velocidad, con velocidades de viaje de hasta 250 km/h o más para el transporte de pasajeros, y de entre 150 y 190 km/h para el transporte de carga, y en ciertos corredores de mayor densidad de pasajeros con la utilización de sistemas de trenes magnetolevitados (a entre 400 y 500 km/h), elevarán de manera exponencial la productividad física de toda la economía colombiana. Los corredores ferroviarios tendrán un impacto directo en un área de al menos 100 km de ancho a todo su largo. Pero la onda de choque del progreso en la infraestructura irradiará a lo largo y ancho de Colombia y más allá de sus fronteras.

El trazado de la trayectoria de los corredores ferroviarios lo determinará, en primer lugar, la función decisiva que Colombia tendrá como pivote en la bifurcación o trifurcación del Puente Terrestre Euroasiático, que, después de atravesar el estrecho de Bering y de recorrer América del Norte y Central, entrará a Sudamérica horadando el tapón del Darién en el territorio colombiano que colinda con Panamá. El corredor ferroviario A nacerá en la frontera con Panamá, atravesará Colombia hacia el sur para llegar a Ecuador, y de allí continuará hasta culminar en el extremo sur de Argentina, habiendo recorrido antes Ecuador, Bolivia y Chile. El corredor ferroviario B también partirá de la frontera con Panamá, dirigiéndose luego a Venezuela y, bordeando la costa atlántica brasilera, terminará en el sur de Argentina. El corredor C también empezará en la frontera con Panamá, pasará por Bogotá y Villavieja, y de allí se dirigirá a Brasil.

Como han elaborado y documentado en diversos escritos y conferencias Lyndon H. LaRouche, Helga Zepp-LaRouche y Jonathan Tennenbaum, el actual Puente Terrestre Euroasiático, que por vía férrea comunica a cualquier país de Europa Occidental con el extremo oriental de Rusia a través del corredor norte o ferrocarril Transiberiano, y que también articula a los países europeos con India y China vía los corredores sur y central, está en proceso de expansión, constituyéndose en una red cada vez más tupida de corredores ferroviarios. El tema estratégico mundial de discusión para los próximos 50 años, es cómo lograr la conexión física de todas las masas continentales del planeta a través de estos corredores ferroviarios y de desarrollo.

Si Colombia quiere sobrevivir en tanto nación soberana

que responde por el bienestar general de sus generaciones actuales y futuras, tendrá que articularse a Asia vía los corredores ferroviarios. El modo ferroviario —la forma más barata de transportar pasajeros y mercancías grandes distancias— debe integrarse a los modos fluvial y carretero de transporte. Las carreteras no pueden competir con el ferrocarril ni remplazarlo, pues sirven para el transporte a distancias más cortas, pero los ferrocarriles deben electrificarse, y construirse a doble vía y de trocha ancha.

El modo ferroviario moderno de transporte fue eliminado de Colombia por decisión de los círculos financieros de Wall Street y la City de Londres, decisión que la mezquina y torpe élite dirigente del país ha cumplido a pie juntillas, y que la pasividad de la inmensa mayoría del pueblo ha avalado. Es hora de eliminar esta estrechez de miras.

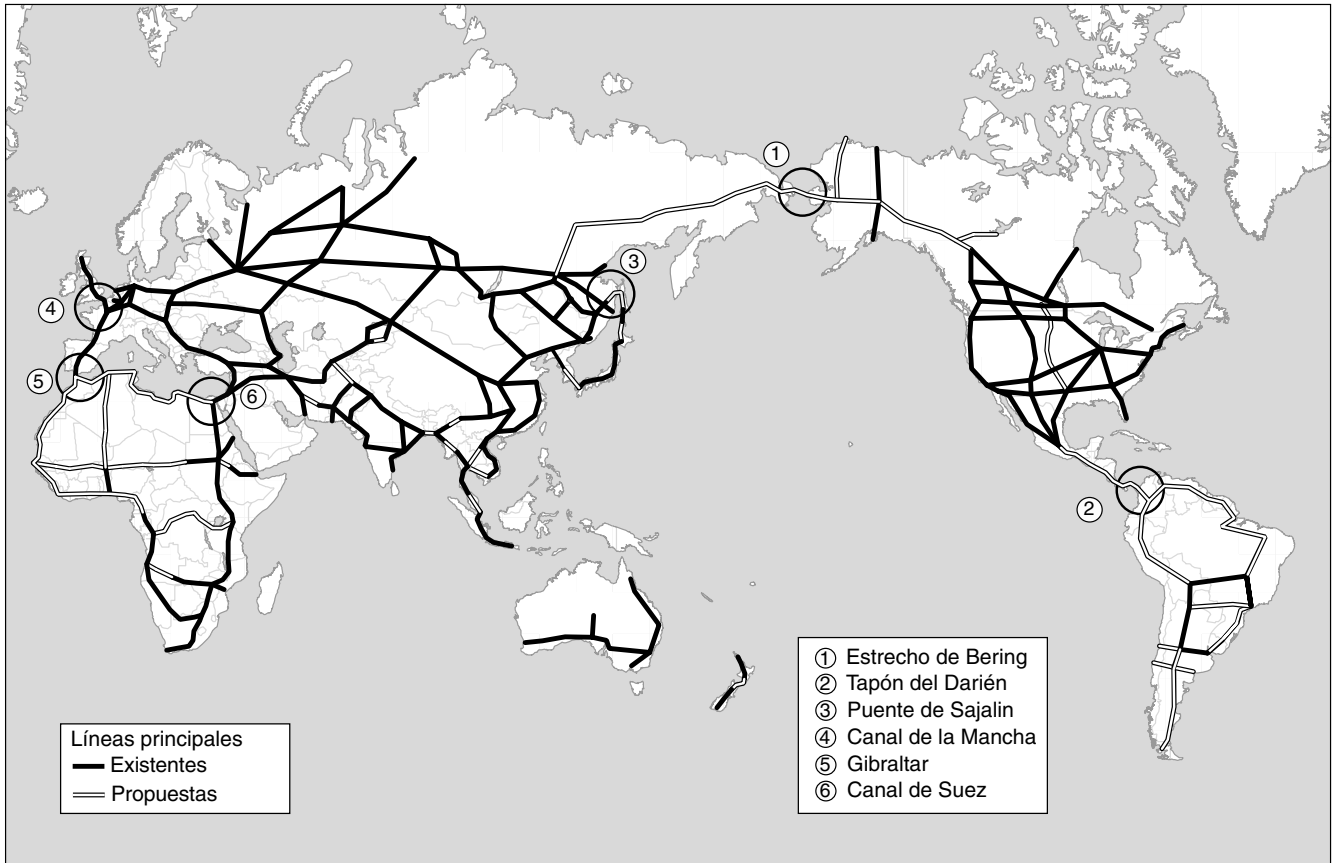
Nominalmente Colombia dispone de 3.154 km de ferrovías, de los cuales 1.013 km están inactivos, y el resto fue entregados en concesiones dizque para rehabilitarlos. Sólo 680 km están funcionando, en especial para el transporte de carbón hacia los puertos de exportación.

En el 2004 sólo se transportaron 45,6 millones de toneladas de carga, volumen que casi en su totalidad corresponde al acarreo de carbón, desde el sitio de producción hasta el puerto de exportación.

En el 2003 los ferrocarriles transportaron un microscópico 0,04% de todos los pasajeros. La velocidad promedio de los trenes de carga en la concesión del Atlántico es de 40,8 km/h, y en la del Pacífico es de 20. Según los criterios internacionales del Informe de Competitividad Global 2002, Colombia tiene una calificación de 1,5, de un máximo de 7, en lo que respecta a infraestructura ferroviaria. Absurdas decisiones de política económica marchitaron y prácticamente liquidaron el modo ferroviario de transporte en esta nación. No existe en la actualidad un sistema ferroviario que integre a las diversas regiones, sino pequeños tramos que a los que han habilitado generalmente para usufructo de algunas empresas mineras, como la Drummond, que extraen y exportan carbón.

El único tramo electrificado (de 150 km) está en el Cerrejón, y va de la mina hasta el puerto. Las redes ferroviarias son de trocha angosta, por lo cual no pueden conectarse a los sistemas ferroviarios del resto de las naciones del planeta, los cuales usan una trocha más ancha que la de Colombia. El tren es la forma más barata y eficiente para transportar carga a granel a distancias largas. Las carreteras sirven para distribuir la carga en las distancias cortas. El hecho de contar con una gran red orográfica —tres cordilleras— no es ninguna desventaja, sino al contrario, porque el que tiene montañas tiene

## El Puente Terrestre Mundial



Fuente: *EIR*.

muchos ríos. Así, Colombia tiene el cuarto potencial hídrico más grande del planeta. Por supuesto, habrá que taladrar las montañas, construyendo modernos túneles, para poder tender las modernas vías férreas y carreteras necesarias.

### El programa ferroviario de Rafael Núñez

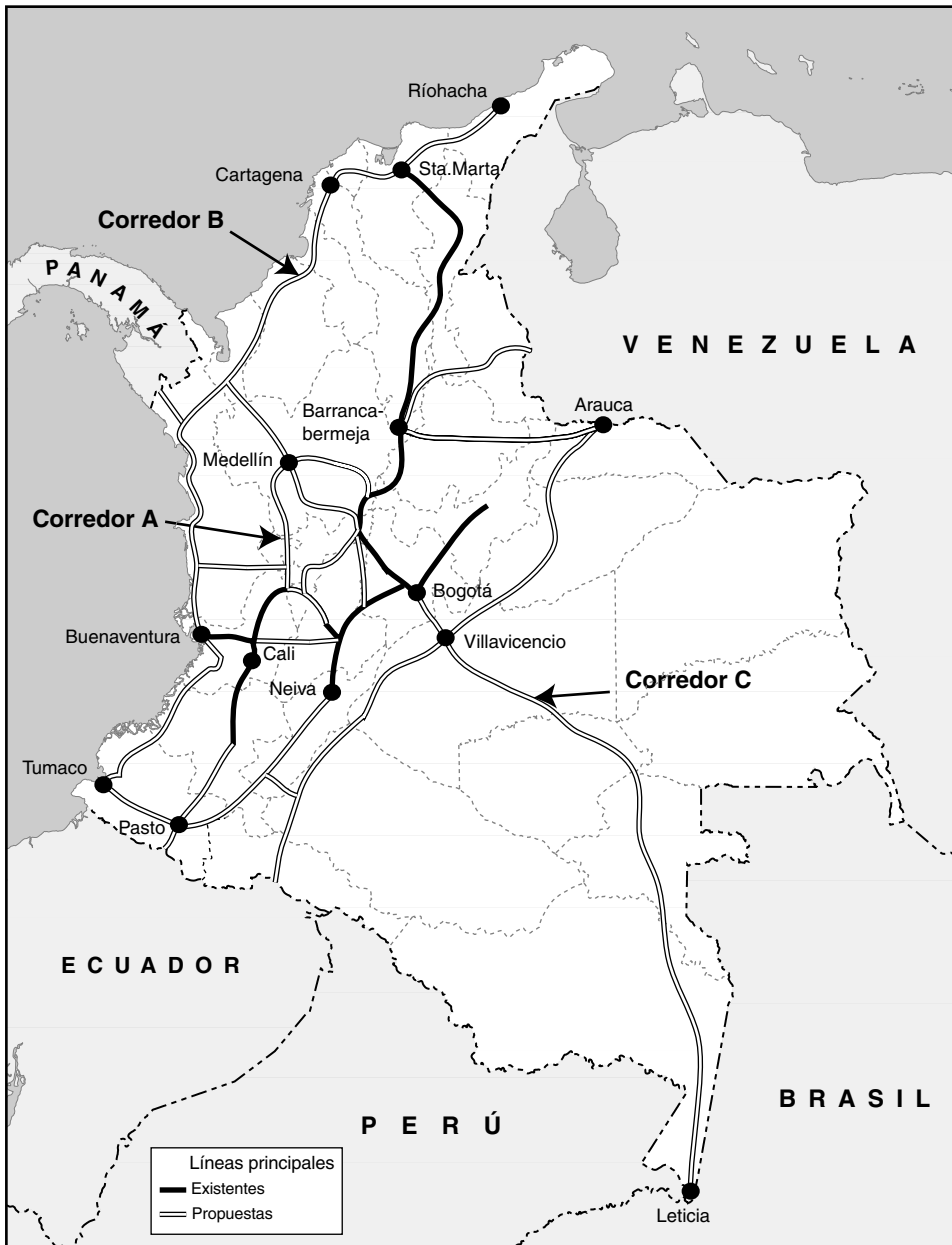
Rafael Núñez, como un gran visionario que visitó los Estados Unidos en la época de Abraham Lincoln, antes de ser Presidente de Colombia en los 1880, se percató del papel que tuvo en el desarrollo de esa nación el puente terrestre ferroviario que la atravesó de oriente a occidente. Él dio inicio a lo que concebía como la columna vertebral ferroviaria del país: una red que articularía las costas pacífica y atlántica con el centro del país. Núñez pretendía que, además de los rieles, las locomotoras mismas fueran construidas en Colombia, y esa fue precisamente una de las razones por las que impulsó la construcción de acerías en varias ciudades de Boyacá.

El programa ferroviario de Núñez formaba parte de un gran proyecto que incluía, no sólo mantener y ampliar la navegación en el río Magdalena, sino convertir a Colombia en una nación industrializada. Núñez diseñó el Banco Nacional como un instrumento para generar crédito a bajas tasas de

interés y a largo plazo, para fomentar las manufacturas y la mecanización de la agricultura. Para detener el programa de industrialización de Núñez, la oligarquía librecambista criolla, en asociación con intereses foráneos, puso en marcha lo que se conoce como la guerra de los 1000 días, levantando incluso los rieles y quemando las estaciones.

Escuchemos lo que Núñez planteaba: “En los días que corren, la verdadera medida del progreso son los ferrocarriles. Hay en el ferrocarril una fuerza generatriz cuyos maravillosos efectos se parecen a los del interés compuesto. El ferrocarril necesita de la industria para alimentarse, y la industria necesita del ferrocarril para moverse y crecer. Cada trayecto de vía férrea que se construye es, por tanto, un nuevo fomento que se da a la industria ensanchando su radio de acción; el resultado final tiene que ser portentoso, como lo es el de la progresiva potencia del interés compuesto. Hay entre el ferrocarril y la industria (y cuando decimos industria nos referimos también desde luego a la agricultura, minería, ganadería, etc.); hay entre el ferrocarril y la industria, repetimos, la misma relación que entre la gallina y el huevo. La industria es aquella y el ferrocarril éste; y al fin y al cabo no son, en realidad, sino una misma cosa. Así como hay círculos viciosos, también los hay

## Colombia: grandes obras ferroviarias



Fuente: EIR.

fecundos. La vasta red de ferrocarriles que envuelve, como una musculación titánica, el cuerpo de la Unión Norteamericana, es la causa primera y decisiva de su prodigiosa producción y riqueza”.

Y en una increpación a la ceguera contemporánea, Núñez dice: “¿Cómo podrán sin ferrocarriles nuestros empresarios llevar con ventaja al exterior nuestros productos agrícolas andinos? Y si no pueden llevarlos a moderado costo, ¿cómo podrán soportar la competencia de otros países mejor dotados? Y si esa traslación no es practicable, ¿cuál es nuestro

porvenir económico? Se puede vivir de expedientes durante un determinado espacio de tiempo; pero el día de la fatal liquidación al fin llega... El momento ha llegado, pues, de entrar en la corriente, si no queremos quedarnos clavados como postes en la ribera inmóvil y árida. Estamos en el Cabo de las Tempestades; y lo doblamos resueltamente, o sucumbimos”.

Las familias oligárquicas, como los Samper de aquella época y otras de la misma calaña, pretendían mantener a Colombia en la condición de colonia productora de bienes agrícolas y mineros sin mayor elaboración, triste condición de atraso que aún persiste.

Cuando Lauchin Currie llegó en 1949 a Colombia encabezando la primera misión del Banco Mundial, su foco principal fue destruir lo que quedaba del legado de Núñez. Currie se opuso, aunque de manera infructuosa, a la idea de construir una siderúrgica integrada en Boyacá (Paz de Río), con el argumento de que era más barato comprar el acero en el exterior que fabricarlo localmente. Currie puso a competir las carreteras con el ferrocarril como paso inicial para liquidar a este último. En congruencia con esta perspectiva de Currie, sus discípulos se encargaron de impedir la inversión en la renovación y ampliación del ferrocarril, para que fuera marchitándose de forma paulatina. La

dizque explicación posterior fue que los “pasivos laborales” habían consumido a los ferrocarriles nacionales.

Lo más conveniente sería iniciar una discusión sobre cómo emprender, a la mayor brevedad posible, en el marco de las grandes obras de infraestructura que el país requiere, proyectos como la construcción de una gran red ferroviaria, si es que Colombia ha de sobrevivir en tanto nación soberana y comprometida con el desarrollo científico, tecnológico e industrial.

En efecto, el tren unirá a los colombianos.