
EL FERROCARRIL TRONCAL DE OCCIDENTE

EL PROYECTO CONTEMPLA LA COMUNICACION POR VIA FERREA DE LOS DOS OCEANOS, ATLANTICO Y PACIFICO, LO CUAL HACE, POR MULTIPLES RAZONES DE INTERES CONTINENTAL Y, EN ESPECIAL, BENEFICIOSO PARA LOS PAISES DEL GRUPO ANDINO

Por **ALFONSO OLARTE C.**

Es bien sabido que el bienestar de una nación depende, ante todo, de la adecuada coordinación de sus medios y vías de transporte. No habiendo comunicación fácil entre regiones dotadas por la naturaleza de muy diversa manera es imposible que sus economías particulares vengan a complementarse, supliendo unas lo que les falta a las otras, y así no es posible lograr el desarrollo equilibrado y armónico del conjunto.

En un país tan extenso como Colombia, el lugar preferente de esa apetecida infraestructura del transporte debieran ocuparlo los ferrocarriles. No es así, y no toda la culpa se ha de atribuir a la adversa orografía de los Andes ni a la falta de recursos financieros. Lo que ha faltado ha sido coherencia en las acciones del Estado; lo que ha sobrado ha sido inconstancia, ausencia de continuidad en las miras y propósitos de las administraciones del país a lo largo de su historia.

Pero hay indicios de un saludable cambio que invita al optimismo. Desde principios de "la última década, cuando empezó a vislumbrarse la catástrofe petrolera que amenazaba en el horizonte, se han multiplicado los estudios para rehabilitar, modernizar y extender la red ferroviaria del país. Nuestros problemas de transporte han sido analizados y diagnosticados por entidades tan competentes como el Instituto Holandés de Estudios Económicos, el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, la Universidad de los Andes, el Instituto Tecnológico de Massachussetts, y des de luego, por la misma empresa de los Ferrocarriles Nacionales y por el Ministerio de Obras Públicas.

No parece, sin embargo, que tales estudios hayan conducido a la toma de decisiones, ni servido para fijar políticas de largo alcance, ni para motivar las muy necesitadas asignaciones de fondos que podrían sacar a la empresa de los ferrocarriles del círculo vicioso en que se debate angustiosamente: el que, sus servicios son deficientes porque no recibe

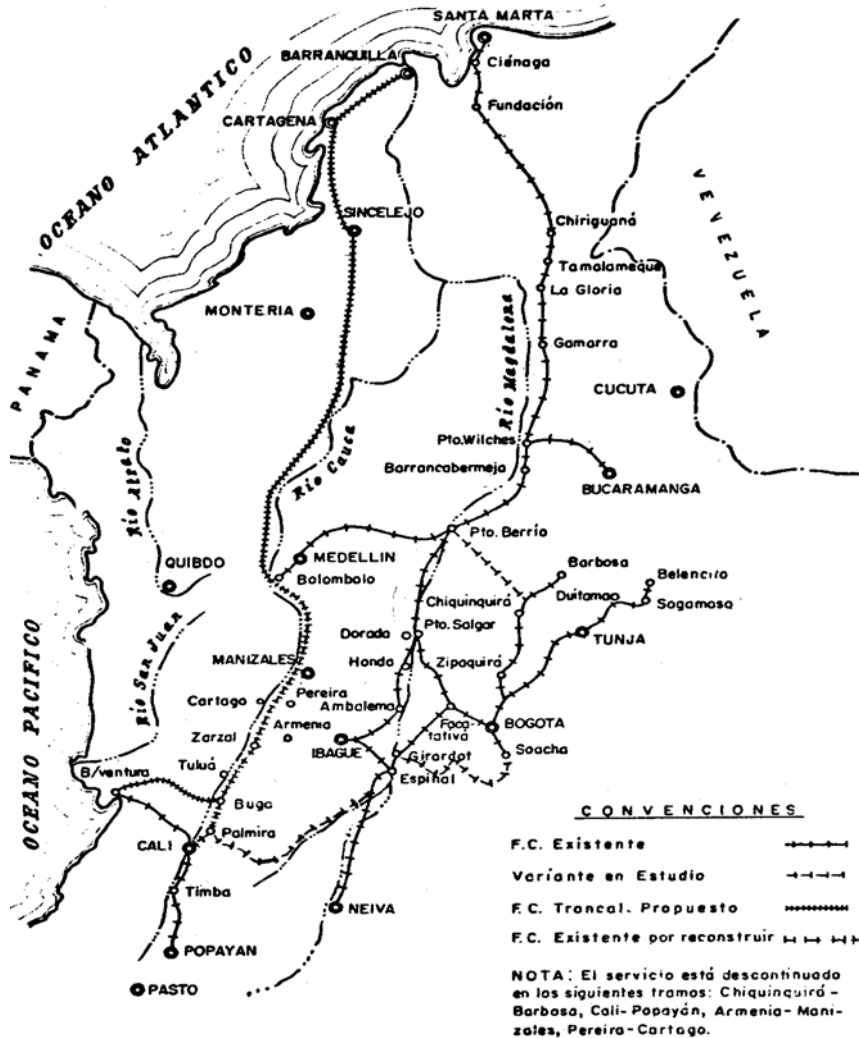
bastante carga y no la recibe porque sus servicios son deficientes.

Pensar, como algunos lo hacen, que porque los ferrocarriles están dando pérdidas y necesitan reconstruirse, se deben abandonar en beneficio de las carreteras, es colocarse de espaldas al porvenir para no ver sino lo inmediato y lo presente. Pero salvo el parecer de los pocos que así piensan, el consenso de la nación está a favor de salvar los ferrocarriles, de modernizarlos y mejorarlos y extenderlos hasta crear la sólida infraestructura para el progreso que es necesidad vital de Colombia.

Entre las necesarias adiciones a la red nacional ferroviaria, la que más se recomienda por la enorme potencialidad económica de las regiones que atravesaría, es el de Ferrocarril Troncal de Occidente. Este, como lo muestra el croquis adjunto, partiría de Cartagena para ir a empalmar, en las vecindades de Medellín con el ferrocarril de Antioquia; de aquí hasta Buga se confundiría con el ferrocarril existente, después de adaptado éste a las especificaciones del Troncal de Occidente; desde Buga, en el ferrocarril del Pacífico, se construiría la variante por la hoya del río Calima, sugerida por los ingenieros Jorge Peña Polo, Antonio José Borrero Holguín y Alfonso Rivera Ariza en su estudio titulado "Plan Vial de Colombia". Esta variante acortaría en 100 Kilómetros el ferrocarril Buga-Buenaventura, con lo cual anularía la ventaja que le lleva actualmente, en cuanto a distancia, la carretera que se extiende entre las dos ciudades. El ferrocarril Troncal de Occidente le daría así nueva vida al ferrocarril del Pacífico, que hoy por hoy parece herido de muerte.

La longitud del Ferrocarril Barranquilla-Cartagena-Bolombolo-Cali, con sus ramales Bolombolo-Medellín y Buga-Buenaventura, es de unos 1.300 kilómetros siendo el orden de magnitud del costo de la obra de unos 52.000 millones de pesos.

FERROCARRIL TRONCAL DE OCCIDENTE



Según se muestra en el plano adjunto, la ruta del F.C. iría por el cañón del Río Cauca, el cual presenta características topográficas y geológicas óptimas, pues no es necesario cruzar ninguna cordillera y con obras sencillas para el cruce de ríos, quebradas y desagües en general.

económica del proyecto habrá de decir cuáles pueden ser las cifras de esa producción, cuando las distancias o faltas de cupos para el transporte, sus costos y los de los insumos requeridos, no sean ya factores limitantes de la multiplicación de los mercados.

El Occidente Colombiano es rico en la mayoría, si no en todas las especies vegetales que el país consume, transforma o exporta. Cría, en sus vastas dehesas, el mejor ganado vacuno, porcino, caballar y lanar que produce el país y que apenas empieza a exportarse; posee además en el Chocó, inmensas selvas maderables, riqueza renovable imperfectamente beneficiada. El cuadro No. 1 muestra, cualitativamente, los principales renglones de esa riqueza y su ubicación a lo largo del ferrocarril cuya construcción se sugiere.

Si de los recursos agropecuarios y forestales se pasa a los no renovables, se ve, según los datos del "Directorio Minero Nacional" el 48% del potencial minero de Colombia (3.263.088 hectáreas) se halla ubicado en la inmediata vecindad del propuesto Ferrocarril Troncal de Occidente. Y que existe interés por actualizar ese potencial, se demuestra por la cantidad de permisos solicitados para explorar o explotar el subsuelo, que en 1978 estaban en trámites de concesión. Aunque en el Cuadro No. 2 se muestran sólo los datos relativos a los minerales más útiles o valiosos situados en la zona, ellos proporcionan una idea bastante clara de lo que puede llegar a representar este importantísimo renglón de la economía nacional.

La apreciación cuantitativa de estos bienes importa poco, por ahora, puesto que la carencia de medios de transporte eficaces limita la producción de muchos de ellos. El estilo de la factibilidad

Sobre las producciones mineras, la actual y futura, cabe hacer la misma observación que antes se hizo acerca de la agropecuaria y forestal. La minería por su naturaleza misma, sin contar los abonos y fertilizantes minerales exigidos por la agricultura, implica la movilización de grandes volúmenes y pesos y largos recorridos, lo que constituye por definición cargas de ferrocarril.

Para cumplir sus fines a cabalidad, y atraer el mayor volumen posible de carga y pasajeros, el ferrocarril Troncal de Occidente ha de tener especificaciones óptimas de pendientes, curvatura y ancho de vía. Cuáles habrán de ser esas especificaciones, lo dirá el estudio de factibilidad. En cuanto a la fuerza motriz, parece evidente que habrá de ser la electricidad.

En efecto, el progresivo agravamiento de la crisis mundial del petróleo, que muy pronto puede asumir para el país características de catástrofe económica, está clamando por remedios urgentes. No hay fundamento alguno para confiar en que de la noche a la mañana vamos a topar con una bonanza de petróleo como las de Venezuela, México o Ecuador. Tampoco cabe esperar que nuestro modesto programa de exploraciones localice pronto yacimientos capaces de aliviar la escasez, ni que dispondremos de los ingentes recursos tecnológicos y pecuniarios que se necesitarían para desarrollar, en el breve plazo que nos queda, fuentes alternas de energía distintas de las tradicionales.

Siendo tan evidentes estas cosas, es claro que no hay más camino que el de economizar el combustible en aquellas áreas de la estructura económica colombiana en donde sea posible hacerlo sin graves traumatismos, y sin echar por tierra nuestro incipiente, nuestro quebradizo desarrollo. Pues bien, una de tales áreas es precisamente aquella en que el consumo necesario y el despilfarro son mayores, vale decir en el área del transporte automotor, y más particularmente en el de transporte por carretera, devorador insaciable de gasolina y de subsidios.

Lo cual no quiere decir que el ferrocarril Troncal de Occidente, ni la electrificación de la red ferroviaria -que tendrá que llegar necesariamente- vayan a arruinar a los camioneros. Los camiones, ojalá movidos por ACPM que es un combustible más eficiente que la gasolina, seguirán en las carreteras, pero ya no como competidores privilegiados de los ferrocarriles, sino como sus auxiliares indispensables.

El país cuenta con grandes facilidades para generar energía eléctrica; y las centrales ya

Construidas, en construcción o en proyecto, serán más que suficientes gracias a la interconexión para proveer la energía que requerirá la zona para su ferrocarril y para atender a sus demás necesidades. Y si nó, ahí están los ríos poderosos y los enormes yacimientos de carbón y de gas, capaces de suministrar toda la energía eléctrica que el país necesite, con absoluta independencia de los proveedores extranjeros del petróleo.

Se espera que la variante del Carare, que se va a construir en el Ferrocarril del Magdalena, lo haga mucho más eficiente esquivando el sector Tribuna-Villeta, donde las especificaciones de curvatura y pendiente limitan seriamente la capacidad de la vía y también el sector Villeta-Colorado, batido incesantemente por el río Negro y causa principal de las interrupciones del tráfico; aquí, para mantener el servicio en condiciones harto precarias, se consumen año tras año enormes sumas de dinero que podrían emplearse más provechosamente en mejorar otros sectores que lo requieren, porque el ferrocarril, diseñado para velocidades de 80 kilómetros, apenas si puede alcanzar por defectos de construcción y mantenimiento los 30 kilómetros por hora. Pero aún mejorado -optimizado, si se quiere- no es recurso suficiente para el Occidente, pues está demasiado distante de la vasta y rica región que está reclamando facilidades para desarrollarse y de la cual lo separa el macizo central de la cordillera de los Andes colombianos. El ferrocarril del Magdalena es pues, el ferrocarril de la zona oriental, cuyo potencial económico es ciertamente inferior al de la zona occidental. A pesar de su potencialidad superior, se nota en esta el estancamiento del progreso y de los niveles de vida, por lo general muy bajos de sus pobladores. Pero construido el Troncal de Occidente, los dos ferrocarriles se complementarían mutuamente y vendrían a constituir como los ejes del desarrollo equilibrado de Oriente y Occidente. La zona de influencia de cada uno sería de más de cien kilómetros a lado y lado de sus respectivas carrileras, zona demasiado extensa para que pueda ser servida adecuadamente por cualquiera de los dos, y partida además por la cordillera de los Andes. Cualquiera que sea el plan nacional de vías que finalmente adopte el país, ese plan tendrá que constituirse a partir de estos dos ferrocarriles troncales.

Otro factor de mucho peso que recomienda al ferrocarril Troncal de Occidente es el que todo el comercio de importación y exportación de Colombia podrá movilizarse con igual facilidad por los puertos del Atlántico o los del Pacífico sin cruzar el Canal de Panamá, lo cual nos hace más independientes de decisiones extranjeras. Las ventajas que el ferrocarril tendría desde un punto de vista

CUADRO No. 1
UBICACIÓN DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS AGROPECUARIOS Y FORESTALES EN EL OCCIDENTE COLOMBIANO

| Depto. | Café | Banano | Algodón | Tabaco | Maíz | Papa | Yuca | Cebada | Arroz | Fríjol | Caña | Cacao | Ganado | Madera | Frutas |
|-----------|------|--------|---------|--------|------|------|------|--------|-------|--------|------|-------|--------|--------|--------|
| Valle | X | X | X | X | X | | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Chocó | | | | | | | | | | | | | | X | |
| Antioquia | X | | | | X | X | X | | X | X | X | X | X | X | |
| Córdoba | | X | X | X | X | | X | | X | X | X | | X | | X |
| Sucre | | X | X | X | X | | X | | X | X | X | | X | | |
| Bolívar | | X | X | X | X | | X | | X | | X | | X | | X |
| Atlántico | | X | X | | X | | X | | X | | X | | X | | |
| Cauca | X | | | X | X | | X | | | | X | X | | | |
| Quindío | X | | X | | X | | X | X | | | X | X | | | X |
| Risaralda | X | | X | | X | | X | X | | | X | X | | | X |
| Caldas | X | | X | | X | X | X | X | | | X | X | | | X |

puramente militar, son obvias y no requieren ponderación. Por último, adoptado el ferrocarril Troncal de Occidente, como meta, toda lucubración ulterior sobre el Canal del Atrato con capacidad para portaviones y petroleros gigantes, será, o seguirá siendo ociosa, ya que la utilidad o la conveniencia de este canal para Colombia es más que dudosa.

Sobre la cuestión financiera y administrativa, el nuevo ferrocarril debe ser totalmente independiente de la empresa de los ferrocarriles nacionales, y de su lastre de deudas y obligaciones laborales insolutas.

Tratándose de un sistema de transporte nuevo para el país sobre el cual se carece de toda experiencia, es preciso que su organización posea total libertad para tomar decisiones, entrenar su propio personal y adoptar normas y políticas propias de explotación, conservación y mantenimiento, sin sujeción a ninguna rutina preestablecida.

En cuanto a la provisión de fondos, parece perfectamente posible que el capital necesario se pueda allegar mediante la creación de una corporación autónoma, o una sociedad anónima

integrada por la Nación, y los Departamentos interesados como accionistas mayoritarios, por algunos institutos privados y quizás por muchos inversionistas particulares. Por otra parte, si el estudio de factibilidad demuestra la rentabilidad del proyecto, no parece difícil obtener con la garantía del Estado, algunos empréstitos internacionales y nacionales.

Como conclusión de todo lo expuesto, se resumen a continuación las principales ventajas que traería consigo el ferrocarril Troncal de Occidente:

- Ante todo, las que en otras obras públicas se suelen considerar como ventajas marginales, a saber: la creación directa e indirecta de miles de empleos; el despertar las energías nacionales y su agrupación alrededor de un propósito común de beneficio evidente.
- El desarrollo del potencial agrícola, ganadero, minero e industrial de la vasta y rica zona occidental del país.
- La elevación, en todos sus aspectos, del nivel de vida de los habitantes de la citada región.

CUADRO No. 2
PERMISOS SOLICITADOS PARA EXPLORACION O EXPLOTACION DE AREAS MARINAS (Diciembre 31 de 1978)

| Mineral | Cauca | Valle | Antioquia | Chocó | Córdoba | Sucre | Bolívar | Atlántico | Cesar | Total Has. |
|-------------------|----------------|--------|----------------|----------------|---------------|--------------|---------------|---------------|----------------|------------------|
| Antimonio | 3.495 | | 6.388 | | | | | | | 9.883 |
| Bauxita | 17.720 | 7.909 | 375 | | | | | | | 26.004 |
| Calizas | 4.622 | 1.261 | 17.203 | | 1.500 | | 11.240 | 1.847 | 7.950 | 45.623 |
| Carbón | 10.782 | 10.119 | 49.632 | 36.518 | 22.000 | 3.600 | 5.000 | 10.000 | 85.953 | 233.604 |
| Cobalto | | | | | 8.025 | | | | | 8.025 |
| Cobre | 3.250 | 15.857 | 25.925 | 11.998 | 1.000 | | 242 | | 2.488 | 60.760 |
| Cromo | | | | | 8.926 | | | | | 8.926 |
| Hierro | 70.248 | | 3.887 | 5.840 | 8.016 | 999 | 1.852 | 5.995 | 21.956 | 118.793 |
| Manganeso | | 1.000 | 9.050 | | | | | | | 10.050 |
| Mármol | 8.113 | | 31.302 | 3.000 | 500 | 1.000 | 1.000 | | 1.383 | 46.298 |
| Metales preciosos | 11.882 | 13.385 | 360.662 | 94.583 | 250 | | 20.357 | | | 501.119 |
| Níquel | 3.690 | | 4.985 | | 11.530 | | | | | 20.205 |
| Zinc | 900 | 3.000 | | | | | | | | 3.900 |
| Total Has. | 134.702 | | 509.409 | 151.939 | 61.747 | 5.599 | 39.691 | 17.042 | 119.730 | 1.093.190 |

- La posibilidad de economizar el petróleo y de hacernos menos dependientes de las decisiones de la OPEP.
- El fomentar la utilización de nuestros yacimientos de carbón y de gas
- El desarrollo del tráfico de pasajeros, que vendrá cuando haya trenes rápidos y cómodos con itinerarios y horarios ciertos, los cuales habrán de motivar ciertamente a los turistas extranjeros ávidos de conocer ciudades, ambientes, paisajes nuevos, tan hermosos como los de la zona servida por el FF.CC. El FF.CC. Troncal de Occidente será además, incentivo poderoso para el turismo nacional, limitado hoy por la insuficiencia y el alto costo de los transportes aéreos. Los viajes de deleite se harán accesibles a las clases menos pudientes, y el FF.CC. proporcionará a todos la oportunidad de disfrutar de su país con comodidad, seguridad y economía.
- El dotar al país de un eje mayor en cualquier plan nacional de vías, teniendo como complemento el FF.CC. del Magdalena, para lograr el desarrollo armónico de la Nación.
- Su valor como modelo en escala natural de un ferrocarril eléctrico, en sus aspectos tecnológicos, financiero y administrativo, en los cuales el país carece por completo de experiencia.
- Su valor estratégico y comercial, al enlazar los dos océanos por ferrocarril como quería el Libertador, e independizarnos de decisiones extranjeras, en las que nuestros intereses no pesarán ni mucho ni poco.