

PROPUESTA DE UN PLAN VIAL FERREO, FLUVIAL Y CABLE AEREO EN COMBINACION CON EL SISTEMA DE CARRETERAS

PEDRO. A MÚNERA MOUTHON

Boletín de la SGC, Volumen 39, Nos. 123-122
Bogotá, 1988 - 1989

Como una contribución de un colombiano permanentemente pendiente de lo que pueda ser para el progreso de nuestra Patria, presento un plan vial en que se combinen el sistema de nuestras carreteras con modernas y nuevas líneas férreas y actualización de las existentes, además de utilizarlas, aprovechando también nuestra riquísima red fluvial. Eso se constituiría, en un plan Integral de vías que nos pondría en el siglo XXI, incluyendo los canales interoceánicos e interfluviales.

He leído un folleto del pasado Ministro de Obras Públicas y Transportes, Doctor Rodolfo Segovia Salas, que son sus memorias al frente de dicho Ministerio y nos cuenta el plan vial de carreteras hasta el año 2.000. Por ninguna parte menciona ni los ferrocarriles, ni el sistema fluvial, y nos dice que en el plan de carreteras se invertirán cinco mil millones de dólares de ahora hasta el año 2.000 para nuevas carreteras, variantes y anillos viales de las ciudades. Se proyectan, en algunos casos, variantes interesantes y ampliación tipo auto-pista con 2 calzadas de dos carriles cada una, con separador y vallas laterales. O sea que el plan propuesto y en ejecución es bastante aceptable, faltando algunos túneles como el de la Cordillera Central y el que debe ir al Llano, ambos de doble propósito, férreo y carretera. Por ninguna parte aparecen el Departamento del Chocó ni otros territorios.

El sistema de carreteras hoy tiene un kilometraje de 26.000 Kms, 10.000 pavimentados. Las vías departamentales y caminos vecinales son de 110.000 Kilómetros. Así nos damos cuenta de que para el alto gobierno no cuentan ni el sistema férreo, ni el fluvial y hoy estamos pagando caro el haber abandonado nuestro ferrocarril, por recomendación de las transnacionales del petróleo y fabricantes de automotores. Nuestro río madre, el Magdalena, es una vergüenza y así otras arterias fluviales.

En el año de 1984 el Congreso de la República aprobó la Ley 53, por la cual se obliga al Gobierno Nacional a crear un ente mixto para construir el Canal Interoceánico Atrato-Truandó. Teniendo cuatro años de plazo para poner en ejecución la Ley.

Dicha obra generaría los siguientes hechos: Según estudio de la Sociedad Colombiana de Economistas, sería un multiplicador de empleos directos hasta alcanzar la cifra de millón y medio, por aquello que todas las industrias existentes en el país tendrían que ampliar su producción por las demandas de la obra. Así que ahí solamente tenemos la gran importancia para la nación, de dicho canal.

Su costo es calculado en este momento en unos 5.000 millones de dólares, apreciación hecha en el Foro sobre el Canal por el Físico Doctor Ramantanu Maitre de la India, quien trabaja en la construcción del Canal de Kra en Taylandia con un costo de 11.000 millones de dólares. En el nuestro se pueden usar 100 micro-explosiones atómicas sin peligro según dicho físico, para romper el monte de Los Saltos en la Serranía del Baudó (300 metros de alto y 26 kilómetros de largo).

El largo del canal sería de 160 kilómetros y su ancho entre 500 y 600 metros para permitir el paso de barcos de 250.000 toneladas; el de Panamá apenas permite el paso de barcos de 60.000 toneladas y se de-mora pasando el canal 24 horas con una espera hasta de 72 horas y por este canal sólo necesitarían 11 horas en ambas direcciones sin espera de turno y tendría tres grandes puertos, uno en el Atlántico, otro en el Centro y uno en el Pacífico. El Inderena ha calculado que la venta de la madera que hay que desplazar para la construcción del canal y las hidroeléctricas, valen en el mercado internacional unos tres mil millones de dólares. Se habilitaría una zona de 500.000 hectáreas a donde se instalarían ingenios, aserríos, arroceras y cítricos. También en el Lago artificial se haría pesca en forma industrial, mejor forma de explotar el subsuelo que tiene petróleo, asfalto y otros minerales. En las costas del Pacífico se explotarían los nódulos de manganeso y otros. También el turismo en sus bahías. El ingreso por el solo uso del Canal se considera en 800 millones de dólares anuales. La gran obra serían las dos hidroeléctricas, la del Alto Atrato con 2.400 megavatios y la del Bajo Atrato con 1.500 megavatios; sería energía para vender a Centro América y México. Hay países interesados en el canal como Japón, Corea del Sur, Rumania, China Popular, Estados Unidos, Holanda, Francia y otros. La oficina de la Junta Cívica, Pro-Canal es Carrera 7a. No. 13-27 Oficina 207 Tel. 2418470 Doctor Daniel Palacios. Así como se necesita el Canal Interoceánico, también la nación debe hacer otros en el sur del país que son vitales para el desarrollo. integral del sistema vial y es la Armada Nacional la llamada a interesarse por su ejecución, si a ella le toca velar por la soberanía sobre nuestras aguas marítimas y fluviales. Los principales que hay que hacer son el que uniría el Putumayo con el Caquetá (Puerto Leguizamo- La Tagua 20 Kmns.) y el que iría del Vaupés al Caquetá y del Amazonas al Putumayo en el Trapecio Amazónico (Hamacayaco-Cotuhé).

Ahora veamos lo de los Ferrocarriles Nacionales: es gravísimo lo que pasa con dicha empresa, ella está en estado de coma y es necesario que un gobierno con valor civil se enfrente al problema; hay que liquidar ese fantasma y crear un ente nuevo y todos los pensionados deben pasar al Seguro Social bajo responsabilidad del gobierno nacional.

Es factible que ese nuevo ente entre a reconstruir los ferrocarriles por el sistema de concesiones; no hay que tenerle miedo a eso, lo que se debe hacer es tener el cuidado de pactar unas condiciones que no sean onerosas para la nación. Hoy en día la República Popular China está reconstruyendo sus ferrocarriles por un sistema económico, debido a que tiene unos cuellos de botella, especialmente para distribuir el carbón de su gran mina a tajo abierto con una producción de 100 millones de toneladas anualmente, los está electrificando y construyen sus locomotoras y carros. Además países como Japón, Francia o Alemania podrían interesarse en un proyecto bien elaborado.

Es vergonzoso, por decir lo menos, que una nación como Hungría tiene 13.508 kilómetros de ferrocarriles, la mayoría electrificados, con una extensión superficial de 95.000 Km² y 10 millones de habitantes, mientras Colombia con más de 100 años de tradición férrea, fue abandonando sus

ferrocarriles porque así se lo impusieron los prestamistas internacionales y las transnacionales; hoy, a una nación de 1'141.748 km² y 30 millones de habitantes, le quedan sin uso 2.500 Kms. de líneas férreas y una colección de chatarra; además el Banco Mundial se niega a entregarle 47 millones de dólares con toda razón y sin embargo el gobierno irresponsablemente negocia una convención colectiva en una empresa que había que declararla en quiebra.

Ahora, nuestra propuesta de unas líneas de ferrocarriles que necesita el país y todo el sistema electrificado en Colombia no es difícil puesto que hay electricidad por todo el territorio nacional. Hay un estudio completo del Ferrocarril del Nordeste, zona altamente industrializada y cuyas carreteras están saturadas al máximo. Ese estudio de factibilidad ordenado por el Doctor Orlando Flechas Corredor, siendo Gerente de la Electrificadora de Boyacá y ejecutado por el Arquitecto planeador Doctor Alberto Mendoza Morales, demuestra cómo es de factible y urgente que se electrifique el ferrocarril de Belencito a Bogotá con un total de 228 Kms.

Proponemos además la construcción del Ferrocarril llamado Troncal de Occidente que vaya de Barranquilla - Cartagena - Tolú (Sincelejo), Montería a Medellín. Este ferrocarril tiene la gran importancia que cruza toda una región riquísima, de Barranquilla y Cartagena se transportarán productos a la zona del Sinú y las Sabanas, de Tolú Cemento para ambos lados y el tráfico de ganado para la Costa y Medellín, además del tráfico de pasajeros.

De Medellín llevar el Ferrocarril hasta Buenaventura por Cali. De Pasto llevar el ferrocarril a Tumaco e Ipiales y también de Pasto a Mocoa y de Florencia a Neiva.

De Bogotá debe llevarse un ferrocarril a los Llanos por túneles que se combinen con la red vial y el próximo aeropuerto debe estar en Villavicencio y no ampliar Eldorado, eso está saturado y hay que sacarlo de ahí. Lo mismo que para Cartagena y Barranquilla, debe haber un solo aeropuerto que debe quedar en Galerazamba por la carretera al mar.

El Ferrocarril del Cerrejón debe ser empalmado con el Ferrocarril del Atlántico, pasando por Cerrejón Central y Valledupar. Los Venezolanos han estado interesados en usar el Puerto de Santa Marta, pues a ellos les cuesta muchas dificultades de construir muelles en sus costas por lo escarpadas y yo creo que se les puede proponer que construyan un Puerto, en Bahía Honda y un Ferrocarril a Maracaibo y lo exploten ambos países por un convenio de integración grancolombiano, que pueda extenderse al puerto pesquero binacional, ahí en Bahía Honda donde el Libertador soñó hacer la capital de la Grancolombia.

Se necesita que Cúcuta quede conectada con Bucaramanga por Ferrocarril y por lo tanto con Barrancabermeja y Medellín.

Con un sistema así de Ferrocarriles, quedaría integrado todo el país y se podría autorizar el paso de contenedores (containers) de un océano a otro y de frontera a frontera sin pagar derechos de aduanas, eso daría más empleos y divisas al país. México permite el paso de un lado a otro por vía férrea, sin cobrar derechos de aduana.

El río Magdalena debe ser canalizado y rectificado por valorización y usarlo nuevamente con carga y pasajeros con barcos modernos rápidos, para turismo.

Es necesario que se piense seriamente en el transporte masivo de las grandes ciudades, por el sistema eléctrico y aunque sean trenes de superficie, como se ha pensado para Bogotá

aprovechando los tres corredores férreos que tiene, pero los mandatarios seccionales, anuncian cuando se posesionan que van a hacer y luego de muerto el tigre, le cogen miedo al cuero y lo que están pensando es vender el sistema de transporte oficial en vez de fortalecerlo y cuando es una defensa para la ciudadanía ante las amenazas de los transportadores. Ciudades como Cali, Barranquilla, Cartagena y Bucaramanga deben utilizar el servicio de Trolley bien integrado; hay que ayudar a las gentes de menos recursos y no seguir pensando solamente en seguir ayudando a los pulpos empresarios del mal servicio que padecemos los colombianos, ni seguir envenenando con gases tóxicos de los automotores las ciudades.

Es recomendable que se haga un estudio para establecer el cable aéreo en algunos sitios para transporte de carga y pasajeros, tales como: Cúcuta, Ocaña; Toledo-Saravena y Sogamoso-Yopal.