



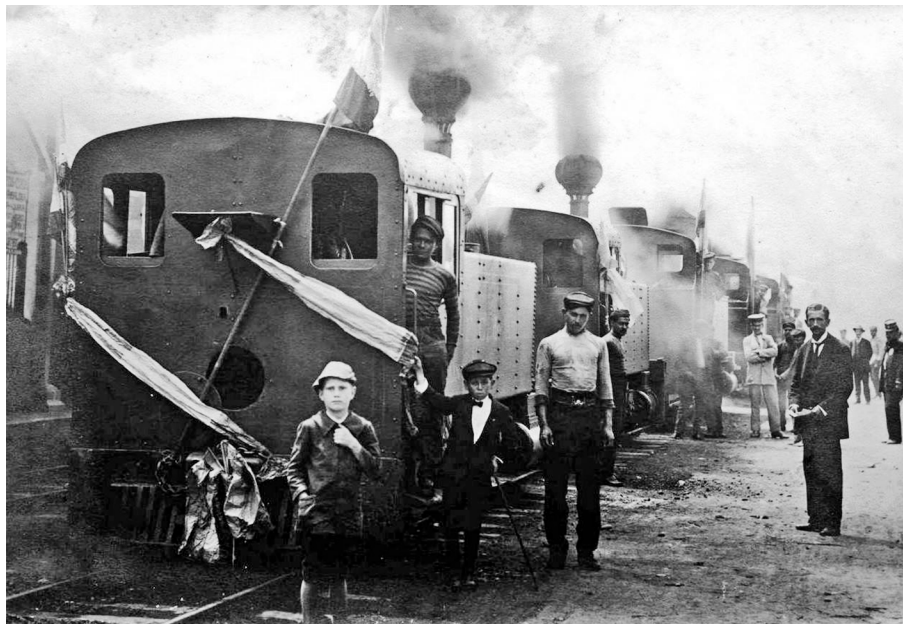
Sofos
Grupo de Estudio
y Trabajo Académico

SEMINARIO PROBLEMAS COLOMBIANOS CONTEMPORÁNEOS
CICLO 2023

¿Cómo entender a la humanidad del siglo XXI? Sus preguntas, sus desafíos...

¡QUÉ NO NOS DEJE EL TREN!

Andrés Díez
27 de mayo de 2023



Ferrocarril de Amagá. Fotógrafo: Benjamín de la Calle.
Archivo de la Biblioteca Pública Piloto de Medellín para América Latina.

«Los trenes, como el tiempo y las mareas, no se detienen para nadie».

Julio Verne

* * *

EL GRUPO SOFOS TIENE EL GUSTO
DE INVITARLE A LA CONVERSACIÓN:

¡QUE NO NOS DEJE EL TREN!

CON LA PARTICIPACIÓN DE:



ANDRÉS EMIRO DÍEZ RESTREPO es ingeniero electricista, magíster en Transmisión y Distribución de Energía Eléctrica y doctor en Ingeniería. Actualmente se desempeña como profesor titular de la Universidad Pontificia Bolivariana en Transmisión y Distribución de Energía Eléctrica y es miembro del Consejo Territorial de Planeación de Medellín, de la Junta Directiva de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros y Arquitectos y coordinador de la Comisión de Ferrocarriles.

* * *

ENTRADA LIBRE

Lugar: Casa Museo Otraparte

Fecha: 27 de mayo de 2023

Hora: 3:00 p.m.

Ver transmisión en vivo:

[Youtube.com/CasaMuseoOtraparte](https://www.youtube.com/CasaMuseoOtraparte)

[Otraparte.org/agenda-cultural/sofos/20230527-sofos](https://otraparte.org/agenda-cultural/sofos/20230527-sofos)

* * *

LECTURA PRELIMINAR

Un país sin trenes es un país sin desarrollo

Por LA Network

La semana anterior, la ministra de Transporte de Colombia, Ángela María Orozco, informó sobre un nuevo «hito» en el transporte férreo, tras lograr la primera movilización de un tren lleno de carga de importación y exportación en ambos sentidos. Se trató de una máquina en el corredor que conecta a La Dorada con el puerto de Santa Marta (ruta denominada Dorasam). Fueron transportadas 1305 toneladas de carga.

Sin duda fue una buena noticia. Quizás lo que resulta amargo es constatar, una vez más, el enorme daño que se le hizo a Colombia al dejar deteriorar y acabar la red ferroviaria y la Empresa de Ferrocarriles Nacionales, que fue liquidada en 1991. No puede haber perdón para tal despropósito.

Vale la pena hacer un poco de historia. La primera locomotora a vapor que hubo en el mundo se llamó Locomotion y fue diseñada en 1825 por George Stephenson y luego construida por su hijo Robert para la línea entre Stockton y Darlington, al noreste de Inglaterra. Mientras la gente se acostumbraba a tal maravilla para la época, estuvo reservada al transporte de mercancía. Sólo en 1833 comenzó a transportar viajeros de forma regular.

Tres décadas después de esta novedad, Colombia podría tener su primer tren, que fue el ferrocarril de Panamá en 1855. Con un contrato de 1850, aprobado por el Congreso mediante ley de la República, el Gobierno concedió a la compañía Panamá Railroad Company un privilegio exclusivo para establecer entre los dos océanos un camino de rieles, el cual sería explotado por un término no menor de 49 años, contados a partir de que el ferrocarril estuviera concluido y prestando el servicio público.

La obra tuvo un costo inicial de ocho millones de pesos, inició en el lado del Atlántico, en la isla de Manzanillo; la carrilera era doble, de vía normal, su ancho era de 144 cm. Ya en 1852 la obra tenía 24 kilómetros construidos y este mismo año surge la población de Colón; en 1854 la línea llega a la garganta de La Culebra con un total de 52 kilómetros, y en enero de 1855 se puso definitivamente el último riel en la ciudad de Panamá con un total de 80 kilómetros construidos.

Luego de este primer tren, vendrían muchos nuevos proyectos entre finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, algunos más exitosos que otros, y logramos como país tener una red medianamente decente. Tuvimos cerca de 20 ferrocarriles activos y 4.017 kilómetros de líneas férreas, de las que operaron casi la mitad. El resto se perdió.

Eso sí, fue innegable el aporte de la red férrea al progreso nacional. Como bien lo dice una crónica de la revista *Semana*: «El transporte férreo trajo desarrollo. Resolvió el problema de la comunicación entre las ciudades centrales y el río Magdalena. Unió a la capital con los puertos. Fue estratégico para que Medellín y Cali se convirtieran en capitales relevantes y consolidó urbes como Palmira y Buenaventura». El ferrocarril, además, benefició al sector cafetero, al impulsar la exportación del grano.

Pero los malos manejos administrativos, financieros, la violencia derivada del conflicto armado y la corrupción —que no ha cesado en Colombia— acabaron la red y con la entidad encargada de su manejo hasta finales de los 90, lo que ha significado un retraso industrial de casi 50 años.

Nadie podrá discutir que un país como Estados Unidos debe muchísimo de su liderazgo económico a una fuerte, robusta y expandida red ferroviaria, y que muchos países siguen promoviendo el uso del tren tanto para el transporte de mercancía como de pasajeros. China, por ejemplo, se ha propuesto la meta de tener 150.000 kilómetros de ferrocarril en 2020, y 200.000 en 2030. Estos países tienen clarísima la influencia e impacto positivo de una buena red ferroviaria.

Lo diré claramente: sin trenes no puede haber desarrollo. Ojalá el Gobierno nacional comprenda este asunto y más en un momento en el que una gran infraestructura como esta puede incentivar la reactivación económica y social en la era Poscovid. Vale decir que, según datos del propio Ministerio de Transporte, el 51 % de la antigua red ferroviaria se encuentra en condiciones operables o tiene potencial de tenerla a corto plazo. Tenemos que ser más ambiciosos que mover unas pocas toneladas de carga. Es imperativo recuperar la red ferroviaria.

Fuente:

[LA.Network/un-pais-sin-trenes-es-un-pais-sin-desarrollo](#), 31 de agosto de 2020.

Grupo Sofos

Correo electrónico: gruposofos@gmail.com

Blog: <https://gruposofos.blogspot.com/>