

Los kilómetros verdes

Uno de los programas estrella que anunció desde el principio el gobierno Duque fue la recuperación de los ferrocarriles. Vale la pena recordar algunos datos que tomo de un bellissimo libro de Gustavo Arias de Greiff que se llama *La Mula de Hierro* (Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1986). Entre 1852 y 1855 se construyó el ferrocarril de Panamá, una línea de 80 kms. que conectó los dos océanos antes de que se construyera el canal.

De allí en adelante, con miles de tropiezos, en un país pobre, con guerras civiles, en tramos de montaña casi inaccesibles, se construyeron ferrovías que llegaron a 3.533 kms. Una proeza. En 1961 se inauguró la línea Puerto Salgar-Fundación, una iniciativa de Laureano Gómez que se inició en enero de 1953. Desafortunadamente en 1991, en el gobierno Barco, se liquidaron los Ferrocarriles Nacionales pues ya los trenes habían perdido toda importancia por el trato preferencial a las carreteras y a los camiones. Durante el gobierno Barco fueron abandonados 100 años de esfuerzo, aunque un solo tren hiciera el trabajo de trece tractomulas.

El gobierno Duque trazó el Plan Maestro Ferroviario con la meta



Rafael Nieto Navia

de rehabilitar 1.077 kms con operación comercial. A octubre de 2020 esa meta ya estaba cumplida y seguía adelante. La línea Santa Marta – Chiriguaná (Red férrea del Atlántico) que genera 400 empleos, y Santa Marta-La Dorada y viceversa opera con una frecuencia de dos trenes semanales, que transportan carga en *containers*. La ANI incluye en ella 31,8 millones de toneladas de carbón, pero eso se hace por las líneas carboneras que hay en el Magdalena y Cesar.

Algunos corredores existentes no serán rehabilitados (por ahora, digo yo), con el objeto de evitar que siga su ocupación y saqueo, se convertirán en kilómetros verdes que se usarán para actividades recreativas. Por lo pronto se habla de 336 kms. La prueba piloto es la vieja línea Facatativá - Zipacón - La Mesa, que se acaba de inaugurar y que costó más de \$30 mil millones. Es una buena idea mientras sea provisional y no se pavimenten los rieles. El Invías dice que se trata de antiguos corredores férreos que ya no se pondrán en uso para transporte férreo debido a sus condiciones topográficas, geográficas, ambientales. Este argumento es nimio y ciertamente no se aplica a la línea Facatativá-La Mesa que algún día

debe tener su propio tren, aunque no sea prioritaria.

Facatativá era un gran centro de distribución ferroviaria. La reconstrucción de la estación (incluida en el proyecto de los kilómetros verdes) es un gran avance. Pero cómo me habría gustado que el gobierno Duque hubiera logrado montar el tren de cercanías entre Bogotá y Facatativá, que ayudaría a centenares de miles de personas que viven en los pueblos intermedios, pero trabajan en Bogotá. Eso requiere la cooperación de los alcaldes de Bogotá y los de los pueblos en el trayecto y el gobernador de Cundinamarca.

Y, a propósito de los trenes de cercanías (regiotrams) urge también el de Cali (sur del Valle) con el mismo propósito. En esa materia Medellín lleva una delantera inmensa.

De todas maneras, se ha empezado a corregir el desgredo con el que las administraciones Barco y Gaviria trataron a los trenes. Solamente espero que cualquiera que sea el presidente próximo siga con el programa de rehabilitarlos.

Coda: Al momento de escribir estas líneas no se conocen los resultados de las elecciones. Solamente queda por seguir rogando a Dios que el gobierno elegido sea el más conveniente para este país, tan dividido y tan golpeado por la violencia.