

entre todos los ex-alumnos de la Escueminas. Por eso publicamos a continuación la circular Nº 1 de la Sociedad; abrigamos la esperanza de que los llamados que no han recibido noticias de la Sociedad de "Antiguos Alumnos de la Escuela Nacional de Minas" hagan ellos mismos el formulario de que habla el punto 2 del programa, y que nosotros reproducimos, lo llenen a voluntad y lo remitan al señor Secretario de la Asociación.

Al finalizar nuestra entrevista, el señor ingeniero Ruiz nos dijo: "Tengo mucho entusiasmo; trabajaré cuanto pueda". Estas palabras nos entusiasmaron también. Publicamos además, al final, una lista de los señores que concurrieron a una de las pocas reuniones efectuadas por la Sociedad, y otra de los señores que terminaron estudios el año pasado y de los que actualmente cursan los dos últimos años en la Escuela. A ellos, conocedores todos del espíritu que anima a la Sociedad de Antiguos alumnos, damos cita especialmente, para que hagan la propaganda necesaria, para que a su vez conciten a todos sus colegas y haya robustez de acción, mutuo conocimiento de las energías disponibles, lucha común y ojalá comunes intereses; de ese modo las derrotas y los triunfos serán comunes: esa es una manera—la más preclara quizás—de hacer grande la patria.

EL FUTURO DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

Carlos E. VALLEJO G.

Desde hace algunos años, la empresa del Ferrocarril de Antioquia, orgullo del pueblo antioqueño, se ha visto cómo va hundiéndose económicamente por causas que fueron algunas difíciles de prever y otras que indican falta de previsión técnica y administrativa.

Culpar a los dirigentes del Ferrocarril de su ruina económica, es por demás inútil e injusto. Los que han tomado la dirección de la empresa trabajaron animados de la mejor y más buena fe y si sus capacidades les impidieron ver hasta dónde iba, no fué de ellos la responsabilidad, si no de la ausencia de ciertos conocimientos técnicos y comerciales.

La línea construída de Puerto Berrio a Medellín, tuvo errores que fueron anotados hace varios años y que fueron la causa de la dilación en su avance y costo que, en realidad de verdad, no fueron excesivos si se comparan con los que ostenta la segunda división: la del Cauca.

Hay qué precisar la regla general sobre nuestras vías de comunicación sosteniendo que en Colombia no debe ni puede construirse ferrocarriles de oriente a occidente, contentándonos únicamente con carreteras. De norte a sur pueden construirse a lo sumo cuatro ferrocarriles y quizá éstos sean demasiados.

El ferrocarril de Antioquia va de oriente a occidente exceptuando el trayecto del río Medellín. Antioquia compró el llamado ferrocarril de Amagá, sufriendo el departamento un enorme engaño, no por su valor material, sino por la ruta elegida y los graves errores que no son disculpables por atravesar la zona carbonífera de Amagá.

El primer error, si el objeto era ir al Cauca, fué el de elegir la ladera que conduce a Angelópolis, es decir, la banda derecha de la quebrada "Salinas", en lugar de seguir la otra a pasar por la depresión del "Plan de Fredonia", siguiendo la ladera izquierda del Poblano, o si ésta ofreciera dificultad, la derecha. Las ventajas de esta vía, comparada con la actual, hubieran sido la de un costo por kilómetro de una tercera parte y de un acortamiento de una tercera parte de longitud a la Pintada. Esto en aquel entonces, hoy, una o más carreteras en lugar de ferrocarril.

Por desgracia el error no se redujo a ésto. Hay más: el problema hoy soluble es que el departamento tiene que abandonar el ferrocarril desde la estación Amagá y quizá desde la estación Minas hasta el Cauca. Bien sabido es que el ferrocarril de Antioquia obtuvo un empréstito de veinte millones para la continuación de la obra del Pedrero o Camilo C. Restrepo al Cauca, dinero que se empleó íntegramente sin ser suficiente para todo el trayecto. El contrato que celebró la administración del ferrocarril con una compañía americana fué tan absurdo, que no se explica cómo fué aceptado, a pesar de que fué duramente atacado, a su debido tiempo, por algunos ingenieros. Este contrato ruinoso no tuviera la repercusión que va a tener si, como digo, no hubiera la necesidad de levantar los rieles. Esto que a primera vista parece una utopía, va a ser una verdad demasiado triste y dura pero necesaria.

El ferrocarril de Antioquia en la segunda división, ha producido siempre pérdida. La utilidad, si la hay, en los cuatro meses que tenemos en el año de buen tiempo, se esfuma durante los restantes con un déficit de más de cien mil pesos anuales. ¿Puede el departamento regalar año por año esa cantidad, y en algunos muchísimo mayor, como pasó en el invierno de hace dos años? ¿El provecho indirecto que ob-

tienen el ferrocarril y la ciudad de Medellín, resarcirá esa suma?

La explotación que hace el ferrocarril en la línea del Cauca en expedición y transportes es más cara que la de Puerto Berrio, pero en un porcentaje muy pequeño que con un poco de administración se elimina; pero jamás podrá conseguir que el sostenimiento sea normal, como pasa con la primera división. La línea del Cauca económicamente no podrá ser mantenida, no podrá ser consolidada por la geología de la región que es pésima para cualquiera clase de ruta y especialmente para un ferrocarril.

No solamente es costoso el sostenimiento por los grandes y numerosos derrumbes sino por las obras de arte que, cuando menos se piensa, fallan. Lo abrupto de las laderas de Sinifaná, el trayecto de Fredonia a Camilo C., y de Angelópolis a la Sima; lo movedizo del trayecto de Angelópolis a Camilo C., y de Fredonia hasta donde La Sinifaná se encañona, hace que en las épocas de lluvia se formen grandes crecientes causadas por deslizamientos en las laderas que obstruyen los cauces de las quebradas y arroyos y estas avalanchas de piedra, lodo y troncos de árboles destruyen toda obra artificial que a su paso encuentran tapando las bocas de las alcantarillas o llenando los caños y desquiciando y arrasando los terraplenes de la línea del ferrocarril.

Ese alud de piedra, agua y lodo, no es accidental en la vía del Cauca y su número tan crecido no es excesivo dada la conformación geológica del terreno. La perspectiva futura es a todas luces catastrófica. A la fecha el ferrocarril ha sido muy afortunado por el escaso número de víctimas que ha ocasionado el sostenimiento de la segunda división y ojalá no tengamos qué lamentar accidentes dantescos antes de abandonar definitivamente ese costoso trayecto del ferrocarril.

El costo de los daños producidos por las aguas, bien sea en forma de derrumbes, deslizamientos negativos, hundimientos o destrucción de terraplenes, será siempre tan considerable que no habrá manera de hacer económica la explotación de ese trayecto.

Dijimos que la segunda división tiene una pérdida anual mayor de \$ 100.000, es decir, que su explotación oscila de 115 a 130% que a un producido bruto de \$ 600.000 da \$ 135.000 como promedio de pérdida, excluyendo la depreciación con la cual subiría la pérdida a \$ 400.000.

Para poder eliminar esa pérdida, sería necesario aumentar las tarifas en un 25%, sin buscar con tal alza ninguna utilidad y posiblemente no cubriendo la diferencia que habría aún por pérdida en el mantenimiento de la vía. Un aumento

de la cuarta parte en los pasajes, no sería una medida aceptada ni acertada, pues las carreteras y los caminos de herrería aumentarían el tráfico con la consiguiente disminución del pasaje, y si hoy, con el movimiento de pasajeros hay pérdida, con mayor razón la habría disminuyendo el número de individuos, pues el costo de servicio sería el mismo.

Para conservar y aumentar en lo posible el número de pasajeros-kilómetros, no se deben aumentar las tarifas y entonces es preciso elevar las de la carga en un 30% o 40%. El café ocupa un alto porcentaje en los transportes del ferrocarril y si se da una bonificación al café que viene del departamento de Caldas para acrecentar el volumen de carga, ¿fuera una buena técnica alzar la tarifa?

¿Que la pérdida obtenida en la segunda división se resarce por el producto de esa mayor carga transportada por la línea Medellín a Puerto Berrío? Pero pasa que la única carga que toma la otra vía es la del café que vendría siempre a Medellín, mientras no halle más camino de salida al mar. El peligro de la ruta por Buenaventura es ninguno mientras no se prolongue el ferrocarril. El costo de la tonelada-kilómetro por nuestros carreteras sin pavimentación, en trayectos mayores de 50 kilómetros, es de unos (\$ 0.15) quince centavos, es decir, cinco veces mayor que el actual de la segunda división del ferrocarril y, en la suposición de que la ruta del ferrocarril sea de una tercera más larga, habría siempre una diferencia de más de tres veces en su costo.

Al suspender la vía del ferrocarril de la región carbonífera hacia el Cauca, fuera indispensable el establecimiento de las carreteras de La Pintada a Medellín, la de Bolívar a Quibdó, y sobre todo, la de Medellín, Heliconia, Anzá, Urrao, río Arquía, Bahía Solano, de la que trataré en un futuro artículo, anunciando desde ahora el concepto de ser ésta la única vía económica por carretera que tendrá Medellín y por lo tanto, el 60% del departamento.

Esta exposición que he hecho, levantará más de una voz sobre esta cuestión, lo que me satisfaría en sumo grado, pues se pondrían en discusión un problema económico del ferrocarril y otro del público. La línea del Cauca generalmente cada año tiene interrupciones en su tráfico hasta de más de un mes y el perjuicio que una vía inestable tiene para el comercio, lo pueden apreciar los que mantienen negocios por intermedio de la ruta en mención.