

CIENT AÑOS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, HOY MINISTERIO DE TRANSPORTE

Rafael Iván Toro Gutiérrez

En el ya lejano 1905, quedaban atrás las revoluciones internas que habían tenido a raya el desarrollo de sus pueblos; no obstante, la colonización antioqueña, para esa época, ya era historia, pero la arriería, continuaba dominando la actividad transportadora y comercial, acercando el café de exportación a la principal vía del país: El río Magdalena y llevando por las peñas y las breñas, las mercancías de allende el mar que tanto gustaban a nuestras abuelas.

Los viajes entre ciudades se hacían a caballo, a lomo de mula, o a lomo de hombre en los casos más extremos, pero la red fluvial del país, el Magdalena, el Cauca, el Nechí, el Atrato, el San Juan y muchos otros, eran las vías más socorrida y de más movimiento en aquellas lejanas épocas.

Para finales del siglo XIX, las exportaciones de café habían impulsado el desarrollo de los ferrocarriles en Antioquia, la costa atlántica, y Santander, no obstante las grandes recuas de bueyes y mulas, eran parte integral del paisaje de entonces y en esa escuela, se estaban formando los transportadores y comerciantes de hoy.

Para 1920, ya se podía hablar de una modesta red de transporte nacional; mas de cien embarcaciones surcaban el Magdalena entre Giradota y Honda y entre la Dorada y Barranquilla; y el cauca entre Cali y Puerto Caldas, entre Puerto Valdivia y Barranquilla; el Nechí desde Zaragoza, y junto a ellos, el

Sinú, el Atrato, el Cesar, el Lebrija, el Zulia, el Arauca, el Orinoco y el Amazonas.

El ferrocarril en 1920 contaba con aproximadamente 1.400 kilómetros de vías férreas, que conectaban las ciudades con los puertos fluviales y el mar; en contraposición al ferrocarril, las carreteras escasamente sumaban los mil kilómetros construidos, en cambio ya volaban los hidroaviones de Scadta sobre la red fluvial colombiana.

El gobierno de Pedro Nel Ospina, con el apoyo de la indemnización monetaria recibida a cambio de Panamá, incrementó la construcción de ferrocarriles y carreteras, buscando unir todos los territorios del país y canalizar el transporte hacia el Magdalena y el Cauca.

Para 1930, luego de la gran depresión, ya la línea férrea estaba casi totalmente construida y el país se iba cruzando de carreteras y aeropuertos que facilitaban los viajes; pero todo este progreso, iba debilitando la navegación fluvial hasta condenarla a su casi desaparición.

En los años 40 y siguientes las políticas Keynesianas propiciaron un apogeo de la construcción de carreteras, vías férreas y aeropuertos. La mula y el buey habían cumplido su cometido y sólo en las explotaciones agropecuarias continuaban prestando sus valiosos oficios.

Para mediados del siglo pasado, la mitad de los habitantes del país vivían en el área rural y reclamaban con mayor énfasis la construcción de carreteras; ya los ríos Magdalena y Cauca habían empezado a perder su hegemonía y pronto serían un simple recuerdo de aquellas épocas.

El transporte entonces integraba la nación y su territorio facilitando la aparición de un gran mercado nacional diversificado y características altamente heterogéneas; no obstante el café seguía siendo el producto de exportación dominante y casi único y sus granos se transportaban en mulas, bueyes, botes, camiones y ferrocarriles. Poco a poco las ciudades del interior se acercaban al mar y potencializaban su comercio y sus relaciones.

La post guerra determinó que la red vial del país siguiera creciendo y cada gobierno se preocupaba por el desarrollo del transporte y al frente de esta tarea, estaba el ministerio del ramo, ministerio que por esta época celebra los cien años de vida institucional. Un ministerio de gran vigencia y actualidad.

Para los años de 1970, ya la navegación fluvial era un recuerdo y el sistema ferroviario colombiano empezaba a desaparecer del mapa. En 1972, los ferrocarriles nacionales suspendieron la ruta Medellín-Valle del Cauca y en

años anteriores se habían abandonado varias más. En 1988 se aprobó la ley que liquidó la empresa ferroviaria en el país y al desaparecer el familiar tren, decayó notablemente la navegación fluvial, suspendida comercialmente desde 1962, dando paso a la vigencia del transporte terrestre para la carga y el aéreo para los pasajeros.

Y podemos decir que fue la obsolescencia técnica, la politiquería, el sindicalismo gótico, y la presión extranjera la que dio al traste con los dos principales medios de comunicación en Colombia: primero los ferrocarriles y luego la navegación fluvial.

Y así, dando un paso adelante y otro atrás, en materia de transporte cambiamos la red fluvial y la del ferrocarril por una red de carreteras y aeropuertos que aunque no del todo desarrolladas facilitan el comercio interno del país y permiten se den las exportaciones de café, petróleo, carbón, flores y muchos otros productos. Es también así como llegamos a al transporte público, movido con combustibles derivados del petróleo y hoy en crisis por los altos costos y la obsolescencia de los equipos. A todas estas, se da la reforma constitucional de 1991 que da paso a la creación del Ministerio del Transporte en 1992, tal y como le conocemos hoy.

Colombia se sigue moviendo a lomo de mulas en muchas de las lejanas regiones de la patria; a pesar de los esfuerzos, aún nos falta mucho camino por recorrer y es el momento de hacer un alto para organizar los pensamientos, las ideas y los proyectos que más convengan a al país. No tenemos tiempo para ensayos. Quizás sea el momento de iniciar una tarea que tienda a recuperar la red ferroviaria nacional y asegurar la navegabilidad por los ríos de la patria; todo esto, mulas, vapores, locomotoras, camiones, buses, automóviles, sistema metro, transmilenio y aviones serán las herramientas del nueva época; las herramientas que nos permitirán hacer de este Estado social de derecho, una verdadera patria pujante, igualitaria y participativa para todos los colombianos.

Bienvenido Señor Ministro Andrés Uriel Gallego, bienvenidos ilustres visitantes y amigos y bienvenidas todas las tareas y proyectos que este centenario ministerio proyecte y ejecute en bien de la Nación.