



FOTO: Archivo Particular

UN SIGLO EMPUJANDO EL MISMO CARRO... “QUE ESTA VEZ EL CAMINO VAYA PRIMERO”

En diciembre de 1925, el general Beltrán Francisco Dangond Celedón compró un carro que no tenía dónde rodar. Cien años después, La Guajira está a punto de terminar una autopista eléctrica de 500 kilovoltios para una energía que todavía no se produce. Es el mismo problema, invertido. Conviene entender primero el de 1925.

El general lo compró en Santa Marta, en la única agencia importadora de automóviles de la ciudad, la de Enrique Fuentes: **un Ford modelo 1925, empacado de fábrica en sus cajas originales. Pagó setecientos cincuenta pesos moneda corriente.** Para llegar había salido de Vi-

llanueva a caballo, doscientos kilómetros hasta Fundación, cuatro jornadas y de ahí tomado el tren.

Vale la pena detenerse en la cifra, porque no dice lo que parece. **En 1925 la paridad intrínseca entre el peso oro y el dólar era de 1,0275: setecientos cincuenta pesos eran unos setecientos treinta dólares. Ese mismo año, en Detroit, el Ford T Touring salía de fábrica en doscientos noventa dólares, y el Fordor, la carrocería más cara del catálogo, en seiscientos sesenta.** Contra el Touring, el general pagó cerca de dos veces y media; y aun contra el modelo más costoso, pagó por encima.



FOTO: El Espectador

Esa diferencia no la explica el automóvil. La explican el flete, el arancel, el seguro y el margen que puede cobrar el único importador de una región entera. **La diferencia es el precio de estar lejos. De Santa Marta a Riohacha viajó por mar, en un planchón; de Riohacha a Villanueva, por camino de herradura. Llegó en diciembre, sin que nadie en el pueblo lo esperara. El general había contratado también a Leoncio Yordo, mecánico y chofer, que lo acompañó más de tres años ya que un carro sin carretera necesita, de manera permanente, alguien que sepa hacerlo andar donde no hay por dónde.**

En febrero de 1926 vino la segunda hazaña de llevarlo a Valledupar. Y hazaña no es adorno periodístico, es descripción técnica. **El general mandó ampliar el camino real y, previendo que los lechos del Cesar y el Badillo serían infranqueables, situó de antemano bueyes, mulas y diferenciales en los puntos críticos. El**

carro fue el primero que pisó Valledupar.

Con el camino adecuado, el resultado fue vertiginoso para la época. **Ahí está la imagen que resume la década con un carro moderno, subido a pulso por hombres que llegaron en mula.**

La historia se repite

El carro llegó primero; la carretera vino detrás, arrastrada por él. Esa fue la secuencia de 1925, y llevamos un siglo dándola por superada. La transición energética llegó a La Guajira como llegó el Ford, por anuncio. El recurso no está en discusión, el viento de la Alta Guajira está reconocido entre los mejores del mundo, la radiación solar es de las más altas del país y el carbón todavía explica más de la mitad del producto interno bruto departamental. Materia prima sobra. Falta lo otro, la carretera.



FOTO: Carbon Guajiro

Esa carretera se llama Colectora, una línea de 500 kilovoltios de Enlaza (Grupo Energía Bogotá), con 1.027 torres y una subestación en Cuescitas de 1.200 megavatios, diseñada para mover cerca de 1.050. Debía estar lista en noviembre de 2022. Va hoy en cerca del 90 % de avance, tras más de doscientas cincuenta consultas previas y cuatro años de retraso. Sin ella la descarbonización del país es imposible, no hay energía limpia que valga si no hay por dónde sacarla.

Lo que falta

Hasta aquí el paralelo es cómodo. El problema aparece en el tercer elemento, los parques no están. EPM suspendió su proyecto aun teniendo licencia ambiental, por las condiciones sociales del territorio. **AES Colombia y Ecopetrol corrieron al último trimestre de 2026 el inicio de obras de sus dos primeros parques de 259 megavatios, unos quinientos millones de dólares, y los dos siguientes dependen de otra línea que aún no existe.** De los 1.050 megavatios que Colectora fue diseñada para mover, 549 tienen hoy conexión garantizada.

El ministro de Minas y Energía lo ha dicho sin ro-

deos, durante años la generación avanzó más rápido que la transmisión, y se hicieron subestaciones sin tener la autopista para mover la energía.

Ahí está la inversión de la secuencia. **En 1925 el carro llegó primero y arrastró el camino detrás. En 2026 corremos el riesgo contrario, terminar la línea antes que buena parte de los parques que debía transportar. Un camino esperando el carro.**

Que esta vez el camino vaya primero

El recurso que hoy sí paga las cuentas lo demuestra. **En 2025 Cerrejón redujo su producción a 16,8 millones de toneladas y enfrentó 201 bloqueos que impidieron el transporte de carbón durante 95 días. En 2026 acumula cerca de 80; uno de diez días sobre la línea férrea la obligó a declarar fuerza mayor y a suspender el 1.º de junio todas sus operaciones. Ese mismo año pagó 673 mil millones de pesos en regalías a la Nación y más de 79 mil millones a La Guajira, en un departamento que cerró 2025 con un desempleo del 12,3 %.** Carbón, viento y sol comparten el mismo cuello de botella. No es geológico ni climático es el paso por el territorio.

Y ahí el general tiene algo que enseñarnos, aunque su mundo no fuera el nuestro. Lo difícil no fue comprar el carro fue ampliar el camino antes de necesitarlo y dejar los bueyes puestos en el río antes de llegar a él. **Negoció el paso antes de hacer el viaje.**

Conviene decirlo sin romanticismo, aquel era un mundo de compadrazgo y poder asimétrico, no de derechos. **La consulta previa no es un favor entre compadres: es un derecho constitucional de las comunidades Wayúu y afrodescendientes, y es más lenta precisamente por eso. Pero el principio económico no cambió en cien años nada atraviesa un territorio que no ha sido tratado antes.** Quien no presupuesta ese paso no tiene un proyecto, tiene una intención.

Y las intenciones tienen fecha de vencimiento. Mientras discutimos cuál llegó primero, si el carro o el camino, se nos viene encima otro carro que casi nadie está mirando. **En junio el IDEAM confirmó que las condiciones de El Niño ya están presentes en el océano y en la atmós-**

fera, tres meses antes de lo previsto, con más del 95 % de probabilidad de fortalecerse en el segundo semestre y persistir hasta comienzos de 2027; hay un 63 % de que entre noviembre y enero alcance intensidad muy fuerte, de las mayores desde 1950.

Menos lluvia, embalses más bajos, más calor. En un país que genera con agua, eso significa energía más cara. Y ya se siente en la factura. **En junio Air-e subió la tarifa un 5,5 %, hasta 840,15 pesos el kilovatio, por mayores costos de generación, transmisión y pérdidas, en un contexto de altas temperaturas y embalses a la baja.**

Hoy la pregunta es la misma con otros ceros. Tenemos el recurso. Estamos terminando la infraestructura, cuatro años tarde. **Falta la capacidad instalada, y esa no se construye con anuncios. Falta, sobre todo, alguien dispuesto a hacer lo que hizo el general ir adelante, acordar el paso y poner los bueyes en el río antes de que llegue el carro.**



**FABIÁN
DANGOND
ROSADO**

 **fdangond**