





# Carrileras y locomotoras

Historia de los ferrocarriles  
en Colombia





# **Carrileras y locomotoras**

Historia de los ferrocarriles  
en Colombia

Gabriel Poveda Ramos

Poveda Ramos, Gabriel, 1931-

Carrileras y locomotoras / Gabriel Poveda Ramos. -- Medellín : Fondo Editorial Universidad EAFIT, 2010.

714 p. ; 28 cm.

Incluye bibliografía.

ISBN 978-958-720-063-8

1. Ferrocarriles - Historia - Colombia 2. Locomotoras - Historia - Colombia  
3. Transporte ferroviario - Historia - Colombia I. Tít.  
385.09861 ed 21cd.  
A1267940

CEP-Banco de la República-Biblioteca Luis Ángel Arango

## **Carrileras y locomotoras**

Historia de los ferrocarriles en Colombia

Primera edición: octubre de 2010

© Gabriel Poveda Ramos

© Fondo Editorial Universidad EAFIT

Cra.49 No. 7 sur - 50

Tel. 261 95 23

[www.eafit.edu.co/fondoeditorial](http://www.eafit.edu.co/fondoeditorial)

Email: [fonedit@eafit.edu.co](mailto:fonedit@eafit.edu.co)

ISBN: 978-958-720-063-8

Carátula: Ferrocarril de Antioquia

Fotógrafo: Melitón Rodríguez

Biblioteca Pública Piloto de Medellín / Archivos Fotográficos

Editado en Medellín, Colombia

## Reconocimientos

El autor consigna su agradecimiento a las siguientes personas que le ayudaron muy eficaz y generosamente a hacer este libro en el transcurso de cinco años:

A su esposa y a sus hijos que lo estimularon todo el tiempo para escribirlo.

A doña Ismenia Ortiz de Salazar, quien digitó, corrigió y reescribió una y otra vez casi todo el borrador original.

A Silvia Vallejo Garzón, quien corrigió los numerosos errores (todos debidos al autor) del borrador, lo editó inteligentemente y aportó muchas opiniones y recomendaciones que mejoraron el texto notoriamente.

A doña Marta Lucía Saldarriaga de García, quien copió a mano y digitó tres capítulos del final.

A su ex alumna y ex monitora de investigación en la Universidad Pontificia Bolivariana, la hoy Ingeniera Agroindustrial Natalia Álvarez, por su excelente ayuda con estadísticas, tablas, gráficos e investigación en bibliotecas.

A la Universidad Pontificia Bolivariana, que me permitió investigar y escribir en una parte de los cinco años, mientras trabajaba allá de medio tiempo.

A la Universidad EAFIT, que editó y publicó este libro, con el apoyo del Rector Juan Luis Mejía y de la directora del Fondo Editorial, la comunicadora Ana María Cano y sus colaboradores.





*En la tarde del último día del Mundo, aparecerá, allá a lo lejos, una pequeña locomotora de vapor, afanada y fatigada arrastrando, unos y otros, largos trenes cargados, los unos, con bienaventurados y los otros con desafortunados, mientras Dios, en su trono del Universo, les dice: Venid a mí todos, pues todos sois mis criaturas y mis hijos amados.*



## Tabla de contenido

|                                                              |     |
|--------------------------------------------------------------|-----|
| Introducción.....                                            | 27  |
| 1. El transporte en Colombia antes de los ferrocarriles..... | 31  |
| Introducción.....                                            | 31  |
| Caminos y fletes .....                                       | 35  |
| Un país de regiones aisladas .....                           | 40  |
| 2. El nacimiento del ferrocarril en Inglaterra.....          | 45  |
| 3. Visión panorámica de esta historia .....                  | 51  |
| 4. La construcción del Ferrocarril de Panamá .....           | 75  |
| Introducción.....                                            | 75  |
| Antecedentes.....                                            | 75  |
| El oro de California.....                                    | 78  |
| La empresa.....                                              | 79  |
| El contrato .....                                            | 80  |
| El comienzo de la obra .....                                 | 82  |
| El infierno.....                                             | 84  |
| El avance de la obra .....                                   | 87  |
| La empresa más rentable del mundo .....                      | 90  |
| La terminación .....                                         | 91  |
| 5. El primer ferrocarril en la Colombia actual .....         | 95  |
| Introducción.....                                            | 95  |
| Sabanilla .....                                              | 95  |
| La iniciativa del Estado Soberano de Bolívar.....            | 97  |
| Barranquilla - Sabanilla .....                               | 98  |
| La prolongación a Puerto Colombia.....                       | 101 |
| La operación del ferrocarril .....                           | 105 |
| El aporte al país .....                                      | 108 |
| Móviles y factores .....                                     | 110 |
| 6. El Ferrocarril de Antioquia (I).....                      | 111 |
| Antecedentes.....                                            | 111 |
| El contrato y los comienzos de la obra .....                 | 113 |

|                                                                                                             |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| El trabajo de construcción de Cisneros .....                                                                | 117 |
| El manejo por el Gobierno de Antioquia.....                                                                 | 123 |
| Anexo. Los contratos con la casa Punchard, McTaggart, Lowther & Co.....                                     | 136 |
| 7. Núñez y sus ferrocarriles.....                                                                           | 145 |
| Ferrocarril Buenaventura - Cali .....                                                                       | 146 |
| Ferrocarril de Antioquia .....                                                                              | 147 |
| Ferrocarril de Cúcuta al río Zulia.....                                                                     | 149 |
| Ferrocarril de Santa Marta .....                                                                            | 149 |
| Ferrocarril Girardot - Bogotá.....                                                                          | 150 |
| Ferrocarril Puerto Wilches - Bucaramanga.....                                                               | 152 |
| Ferrocarril Honda - La Dorada .....                                                                         | 152 |
| Ferrocarril de La Sabana .....                                                                              | 153 |
| Ferrocarril de Cundinamarca.....                                                                            | 154 |
| Ferrocarril del Norte.....                                                                                  | 155 |
| Ferrocarril Cartagena - Calamar.....                                                                        | 155 |
| Ferrocarril Cúcuta - Táchira .....                                                                          | 156 |
| El final del siglo.....                                                                                     | 156 |
| 8. El Ferrocarril de Santa Marta .....                                                                      | 159 |
| 9. El antiguo Ferrocarril de Cúcuta .....                                                                   | 177 |
| El Ferrocarril Cúcuta - Pamplona .....                                                                      | 190 |
| 10. La tecnología ferroviaria .....                                                                         | 193 |
| Las innovaciones técnicas .....                                                                             | 195 |
| Innovaciones técnicas y científicas que los ferrocarriles trajeron al país.....                             | 197 |
| Etapas de la construcción de un ferrocarril en Colombia (fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX)..... | 199 |
| Los talleres ferroviarios .....                                                                             | 200 |
| Funcionamiento de una locomotora a vapor .....                                                              | 203 |
| Especificaciones para la construcción de ferrocarriles.....                                                 | 204 |
| 11. Ferrocarril Puerto Wilches - Bucaramanga.....                                                           | 211 |
| Antecedentes.....                                                                                           | 211 |
| El primer comienzo .....                                                                                    | 214 |
| Otros contratos y contratistas frustrados.....                                                              | 217 |
| 12. El Ferrocarril de Cartagena - Calamar .....                                                             | 231 |
| Año de 1919.....                                                                                            | 240 |
| 13. El Ferrocarril Girardot - Bogotá.....                                                                   | 245 |

|                                                                 |     |
|-----------------------------------------------------------------|-----|
| 14. Los ferrocarriles de La Sabana y de Cundinamarca .....      | 267 |
| 15. El Ferrocarril Central del Norte .....                      | 281 |
| 16. El Ferrocarril del Sur .....                                | 293 |
| 17. El Ferrocarril de La Dorada - Honda - Ambalema .....        | 299 |
| 18. El Ferrocarril de Antioquia (II) .....                      | 311 |
| Sección Porce.....                                              | 311 |
| Los superintendentes del ferrocarril.....                       | 323 |
| El túnel de La Quiebra .....                                    | 325 |
| La operación del ferrocarril .....                              | 326 |
| La venta del ferrocarril.....                                   | 333 |
| Influencia técnica del ferrocarril .....                        | 335 |
| Innovaciones en Colombia del Ferrocarril de Antioquia .....     | 337 |
| Conclusiones .....                                              | 338 |
| 19. El Ferrocarril del Pacífico (I) Buenaventura – Cartago..... | 341 |
| 20. El Ferrocarril de Amagá y La Pintada.....                   | 377 |
| 21. El café y los ferrocarriles .....                           | 397 |
| La expansión cafetera de 1900 a 1930 .....                      | 400 |
| 22. Los ferrocarriles de Reyes.....                             | 413 |
| Nuevos ferrocarriles.....                                       | 413 |
| Ferrocarriles 1905 - 1909.....                                  | 425 |
| El Ferrocarril de Urabá .....                                   | 425 |
| 23. Ferrocarriles del Tolima .....                              | 429 |
| La línea Flandes - Ibagué .....                                 | 429 |
| El pequeño Ferrocarril Ambalema - Ibagué .....                  | 435 |
| 24. De Reyes a Ospina, 1909 - 1927 .....                        | 441 |
| El sistema de transportes en 1915 - 1920.....                   | 444 |
| Vapores y ferrocarriles en los años veinte.....                 | 448 |
| 25. Los ferrocarriles de Caldas .....                           | 457 |
| 26. El Ferrocarril de Nariño .....                              | 475 |
| 27. Los ferrocarriles de Pedro Nel Ospina.....                  | 481 |
| El auge ferroviario de Ospina .....                             | 481 |

|                                                                                             |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Ferrocarril Cali - Popayán.....                                                             | 484 |
| Ferrocarril de Caldas.....                                                                  | 484 |
| Ferrocarril Cali - Cartago.....                                                             | 485 |
| Ferrocarril de Cundinamarca.....                                                            | 485 |
| Ferrocarril de Nariño.....                                                                  | 486 |
| Ferrocarril Cúcuta - Pamplona.....                                                          | 486 |
| Ferrocarril Espinal - Neiva.....                                                            | 487 |
| Ferrocarril Troncal de Occidente .....                                                      | 487 |
| Ferrocarril Ambalema - Ibagué.....                                                          | 488 |
| Ferrocarril Palmira - Pradera .....                                                         | 488 |
| Ferrocarril del Carare .....                                                                | 488 |
| Ferrocarril Zarzal - Armenia .....                                                          | 489 |
| Ferrocarril Nacederos - Armenia .....                                                       | 489 |
| Ferrocarril Timba - Santander .....                                                         | 489 |
| Ferrocarril de Bogotá al Oriente .....                                                      | 489 |
| Ferrocarril del Nordeste .....                                                              | 490 |
| Ampliación de la red ferroviaria .....                                                      | 493 |
| Ferrocarriles y café.....                                                                   | 495 |
| El avance cafetero.....                                                                     | 497 |
| Vapores y ferrocarriles en los años veinte.....                                             | 498 |
| Líneas en operación en 1929.....                                                            | 500 |
| 28. El inconcluso Ferrocarril del Carare.....                                               | 503 |
| 29. El frustrado Ferrocarril de Ibagué - Armenia.....                                       | 507 |
| 30. El Ferrocarril del Nordeste .....                                                       | 515 |
| Transporte de pasajeros.....                                                                | 522 |
| 31. El Ferrocarril Girardot - Tolima - Huila - Caquetá .....                                | 523 |
| 32. El Ferrocarril del Pacífico y el Troncal de Occidente<br>Cartago - Cartagena (II) ..... | 533 |
| 33. El Ferrocarril del Atlántico .....                                                      | 543 |
| 34. Ferrocarriles menores y cables.....                                                     | 551 |
| El Ferrocarril Cartagena - Sincerín .....                                                   | 551 |
| El Ferrocarril Barranca - El Centro - Infantas.....                                         | 551 |
| El Ferrocarril del Ingenio de San Antonio .....                                             | 552 |
| El efímero Ferrocarril de Oriente de Bogotá.....                                            | 553 |
| Ramal de cementos Diamante en Apulo.....                                                    | 554 |

|                                                                                              |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Ramal de la Lobitos Oilfield en Santander.....                                               | 554 |
| Tranvía de Cúcuta .....                                                                      | 554 |
| Tranvía al oriente de Medellín .....                                                         | 555 |
| Cable de Mariquita-Manizales .....                                                           | 555 |
| Cable Ocaña-Gamarra .....                                                                    | 558 |
| Cable Manizales-Aranzazu o al norte de Manizales.....                                        | 560 |
| Cable de Manizales hacia el Chocó.....                                                       | 561 |
| Proyectos de ferrocarriles que nunca se construyeron aunque tuvieron estudios avanzados..... | 562 |
| 35. Los ingenieros de ferrocarriles.....                                                     | 565 |
| El ingeniero heroico: Cisneros y colegas hasta 1950 ca. ....                                 | 573 |
| El tema de los ferrocarriles en la Escuela Nacional de Minas.....                            | 574 |
| 36. El trabajo, los obreros y los sindicatos ferroviarios .....                              | 577 |
| Ferrocarriles promotores del turismo .....                                                   | 584 |
| 37. De la Gran Crisis a 1950.....                                                            | 585 |
| La Gran Crisis .....                                                                         | 585 |
| 38. De 1940 a la Misión Currie.....                                                          | 595 |
| Las labores del Consejo Administrativo Nacional de Ferrocarriles .....                       | 603 |
| Equipo de los Ferrocarriles Nacionales .....                                                 | 604 |
| 39. Los años cincuenta.....                                                                  | 607 |
| La Misión Currie .....                                                                       | 607 |
| Equipo de transporte .....                                                                   | 610 |
| 40. Ferrocarriles que ya no operaban en 1961 .....                                           | 619 |
| La situación ferroviaria a mediados de los años sesenta.....                                 | 627 |
| 41. La situación de los ferrocarriles hacia 1970 .....                                       | 633 |
| 42. Móviles para construir los ferrocarriles.....                                            | 637 |
| Por qué se hicieron ferrocarriles en Colombia .....                                          | 637 |
| Barreras y obstáculos para la construcción de ferrocarriles .....                            | 639 |
| 43. Razones de la desaparición de los ferrocarriles.....                                     | 647 |
| 44. Algunos aspectos económicos.....                                                         | 653 |
| Los costos de construcción de ferrocarriles .....                                            | 653 |
| La inversión por kilómetro .....                                                             | 654 |

|                                                                                         |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Las tarifas ferroviarias .....                                                          | 656 |
| Ingresos y gastos de los ferrocarriles 1921 - 1995.....                                 | 658 |
| La inversión pública en ferrocarriles.....                                              | 664 |
| Conclusiones.....                                                                       | 669 |
| Epílogo .....                                                                           | 671 |
| 45. Anexo 1. Francisco Javier Cisneros .....                                            | 675 |
| Qué dejó en Colombia .....                                                              | 679 |
| Sus innovaciones tecnológicas para Colombia.....                                        | 680 |
| Sus aportes tecnológicos a Colombia .....                                               | 680 |
| Los detractores .....                                                                   | 682 |
| 46. Anexo 2: El túnel de la Quiebra en el ferrocarril de Antioquia,<br>1926 - 1929..... | 683 |
| Bibliografía.....                                                                       | 701 |



## Índice de tablas

|            |                                                                                     |     |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabla 1.1  | Distancia y costos de transporte interno, 1850 - 1880.....                          | 35  |
| Tabla 1.2  | Tiempos de tránsito, 1826 - 1890 .....                                              | 37  |
| Tabla 1.3  | Algunos costos de transporte en el siglo xix .....                                  | 37  |
| Tabla 1.4  | Tiempos de viaje a caballo entre ciudades, 1901 .....                               | 38  |
| Tabla 3.1  | Presidentes de Colombia en la era ferroviaria, 1890 - 1970 .....                    | 54  |
| Tabla 3.2  | Una estimación de la población en Colombia, 1921 - 2000 .....                       | 55  |
| Tabla 3.3  | Ferrocarriles en América Latina, 1870 - 1995 .....                                  | 57  |
| Tabla 3.4  | Población en ciudades principales según los censos del siglo xx .....               | 58  |
| Tabla 3.5  | Fechas, equipos y extensiones de los ferrocarriles en el país,<br>1870 - 2000.....  | 62  |
| Tabla 3.6  | Longitud de los ferrocarriles colombianos .....                                     | 63  |
| Tabla 3.7  | Movimiento de los ferrocarriles y cables, 1923 - 2000 .....                         | 65  |
| Tabla 3.8  | Crecimiento de la red de ferrocarriles 1885 - 1949 .....                            | 67  |
| Tabla 3.9  | Producto Interno Bruto según M. Urrutia, 1902 - 2000.....                           | 71  |
| Tabla 3.10 | Fechas de construcción de los ferrocarriles en Colombia .....                       | 73  |
| Tabla 5.1  | Ingresos y gastos anuales del Ferrocarril de Bolívar,<br>1872 - 1888.....           | 101 |
| Tabla 5.2  | Estaciones, abscisas y altitudes .....                                              | 105 |
| Tabla 5.3  | Censos en Barranquilla, 1871 - 1951 .....                                           | 105 |
| Tabla 5.4  | Costos de transporte de mercancía entre Puerto Colombia<br>y Bogotá .....           | 105 |
| Tabla 5.5  | Estadísticas sobre el movimiento y las operaciones<br>financieras, 1910 - 1918..... | 106 |
| Tabla 5.6  | Tarifas del ferrocarril, 1920.....                                                  | 106 |
| Tabla 5.7  | Tarifas de los fletes en el ferrocarril, 1927 .....                                 | 107 |
| Tabla 5.8  | Estadísticas de población .....                                                     | 107 |
| Tabla 5.9  | Recaudos de aduanas, siglo xix .....                                                | 107 |
| Tabla 5.10 | Movimiento de los puertos marítimos y terrestres, 1908.....                         | 109 |
| Tabla 6.1  | Líneas férreas, 1885 .....                                                          | 123 |
| Tabla 6.2  | Volumen de movimiento de cargas, 1886 .....                                         | 123 |
| Tabla 6.3  | Exportaciones de Antioquia a través del ferrocarril, 1886 .....                     | 124 |
| Tabla 7.1  | Vías férreas de Colombia, 1880 y 1885 .....                                         | 156 |

|            |                                                                                                    |     |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabla 7.2  | Vías férreas de Colombia 1898.....                                                                 | 157 |
| Tabla 8.1  | Estaciones, paraderos y abscisas del Ferrocarril de Santa Marta .....                              | 162 |
| Tabla 8.2  | Exportaciones de banano, 1883 - 1915 .....                                                         | 166 |
| Tabla 8.3  | Exportaciones de banano de Colombia, 1900 - 2000.....                                              | 168 |
| Tabla 8.4  | Estadísticas de operación del Ferrocarril de Santa Marta,<br>1910 - 1920 .....                     | 172 |
| Tabla 8.5  | Indicadores estadísticos del Ferrocarril de Santa Marta,<br>1939 - 1943.....                       | 175 |
| Tabla 9.1  | Movimiento del Ferrocarril de Cúcuta, 1910 - 1914 .....                                            | 184 |
| Tabla 9.2  | Exportaciones de café a través del Ferrocarril de Cúcuta,<br>1904 - 1914 .....                     | 185 |
| Tabla 9.3  | Estadísticas del Ferrocarril de Cúcuta, 1939 - 1943 .....                                          | 187 |
| Tabla 11.1 | Datos estadísticos del Ferrocarril de Puerto Wilches, 1921.....                                    | 224 |
| Tabla 11.2 | Estaciones del Ferrocarril Puerto Wilches - Bucaramanga, 1942.....                                 | 226 |
| Tabla 11.3 | Población de Bucaramanga, 1905 - 1993 .....                                                        | 229 |
| Tabla 11.4 | Estadísticas del funcionamiento del Ferrocarril Puerto<br>Wilches - Bucaramanga, 1939 - 1945 ..... | 229 |
| Tabla 12.1 | Población de Cartagena, 1825 - 1964 .....                                                          | 236 |
| Tabla 12.2 | Estaciones del Ferrocarril Cartagena - Calamar .....                                               | 237 |
| Tabla 12.3 | Estadísticas operacionales del Ferrocarril Cartagena - Calamar,<br>1940 - 1943.....                | 242 |
| Tabla 13.1 | Estadísticas operacionales del Ferrocarril entre Girardot y<br>Facatativá, 1920.....               | 258 |
| Tabla 13.2 | Estaciones, paraderos y abscisas del Ferrocarril de Girardot,<br>1930 .....                        | 261 |
| Tabla 13.3 | Resultados operativos del Ferrocarril de Girardot, 1887 - 1927.....                                | 262 |
| Tabla 13.4 | Carga fluvial recibida en Girardot, 1939 - 1943.....                                               | 263 |
| Tabla 13.5 | Población de Girardot, 1905 - 1964 .....                                                           | 265 |
| Tabla 14.1 | Movimiento de pasajeros y carga en el Ferrocarril de La Sabana,<br>1917 - 1921 .....               | 276 |
| Tabla 14.2 | Estaciones del Ferrocarril de Cundinamarca .....                                                   | 279 |
| Tabla 15.1 | Estaciones del Ferrocarril del Norte, 1927 .....                                                   | 283 |
| Tabla 15.2 | Material rodante del Ferrocarril del Norte, 1920 .....                                             | 287 |
| Tabla 15.3 | Movimiento del Ferrocarril entre Bogotá y Nemocón,<br>1910 - 1918 .....                            | 287 |

|             |                                                                                      |     |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabla 15.4  | Estadísticas de los ferrocarriles del Norte y del Sur reunidos,<br>1939 - 1943.....  | 290 |
| Tabla 17.1  | Estaciones, paraderos y abscisas del Ferrocarril Dorada-Ambalema...                  | 302 |
| Tabla 17.2  | Estadísticas operacionales del Ferrocarril Dorada-Amalema,<br>1914 - 1917.....       | 308 |
| Tabla 18.1  | Importaciones a Antioquia por agrupación de artículos,<br>1916 - 1928 .....          | 316 |
| Tabla 18.2  | Estaciones y abscisas del Ferrocarril de Antioquia, 1929 .....                       | 316 |
| Tabla 18.3  | Movimiento de pasajeros y carga en el Ferrocarril de Antioquia,<br>1910 - 1961 ..... | 317 |
| Tabla 18.4  | Estaciones y paraderos en la Sección Nus, 1923.....                                  | 321 |
| Tabla 18.5  | Estaciones y paraderos en la Sección Porce, 1923 .....                               | 321 |
| Tabla 18.6  | Superintendentes del Ferrocarril de Antioquia,<br>1874 - 1954 .....                  | 323 |
| Tabla 18.7  | Movilización del café por el Ferrocarril de Antioquia,<br>1888 - 1952.....           | 328 |
| Tabla 18.8  | Movimiento del oleoducto de Puerto Berrío a Medellín,<br>1955 - 1962.....            | 332 |
| Tabla 19.1  | Empresarios de la construcción del Ferrocarril del Pacífico,<br>1872 - 1920 .....    | 351 |
| Tabla 19.2  | Estaciones de la línea Buenaventura - Cali.....                                      | 357 |
| Tabla 19.3  | Estaciones, paraderos y abscisas de la línea Cali - Popayán.....                     | 359 |
| Tabla 19.4  | Estaciones de la línea Zarzal - Caicedonia, 1927 .....                               | 363 |
| Tabla 19.5  | Estaciones de la línea Buenaventura - La Virginia, 1931 .....                        | 364 |
| Tabla 19.6  | Tarifas de pasajes y carga en el Ferrocarril del Pacífico, 1922 .....                | 365 |
| Tabla 19.7  | Líneas del Ferrocarril del Pacífico, 1942.....                                       | 365 |
| Tabla 19.8  | Estadísticas operacionales del Ferrocarril del Pacífico,<br>1914 - 1918 .....        | 366 |
| Tabla 19.9  | Estaciones, paraderos y abscisas de la línea Cali - Cartago.....                     | 370 |
| Tabla 19.10 | Costo del transporte de 1 ton de café a Buenaventura por dos vías,<br>1944 .....     | 371 |
| Tabla 19.11 | Carga de importación según aduanas, 1938 - 1943.....                                 | 373 |
| Tabla 19.12 | Horarios en el Ferrocarril del Pacífico, 1942 .....                                  | 374 |
| Tabla 20.1  | Carbón transportado por el Ferrocarril de Amagá a Medellín,<br>1915 -1933 .....      | 386 |
| Tabla 20.2  | Estaciones y paraderos de la línea Medellín - Angelópolis .....                      | 387 |

|             |                                                                                              |     |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabla 20.3  | Estadísticas operacionales de la línea Medellín - Angelópolis,<br>1915 - 1917 .....          | 388 |
| Tabla 20.4  | Estaciones y paraderos de la línea Medellín - Puente Bolombolo .....                         | 390 |
| Tabla 20.5  | Estaciones y paraderos de la línea Fredonia - Alejandro López .....                          | 394 |
| Tabla 21.1  | Exportaciones de café, 1834 - 1910.....                                                      | 397 |
| Tabla 21.2  | Producción de café como promedio anual entre trienios.....                                   | 398 |
| Tabla 21.3  | Producción cafetera por departamentos, 1898 - 1925.....                                      | 401 |
| Tabla 21.4  | Precios del café colombiano en Nueva York, 1913 - 1930 .....                                 | 402 |
| Tabla 21.5  | Ferrocarriles para transporte de café, año de iniciación<br>y terminación de las obras ..... | 405 |
| Tabla 21.6  | Tarifa del transporte de café en Colombia, 1927.....                                         | 406 |
| Tabla 21.7  | Colombia: producción cafetera por departamentos, 1874 - 1943.....                            | 407 |
| Tabla 21.8  | Producción y exportación de café de Colombia, 1900 - 2000 .....                              | 408 |
| Tabla 21.9  | Exportaciones de café, 1923 - 1940 .....                                                     | 411 |
| Tabla 21.10 | Grupo I. Ferrocarriles, kilómetros en servicio, ton-km, 1924 .....                           | 411 |
| Tabla 21.11 | Grupo I y II de trenes, 1922 - 1949 .....                                                    | 412 |
| Tabla 22.1  | Ferrocarriles en servicio, 1904.....                                                         | 413 |
| Tabla 22.2  | Carrileras, 1901.....                                                                        | 415 |
| Tabla 22.3  | Avance de los ferrocarriles bajo el Gobierno de Reyes .....                                  | 419 |
| Tabla 22.4  | Líneas en explotación, 1909.....                                                             | 425 |
| Tabla 23.1  | Estaciones de la línea Flandes - Ibagué.....                                                 | 433 |
| Tabla 23.2  | Tarifas de pasajeros y carga de la línea Flandes - Ibagué .....                              | 433 |
| Tabla 23.3  | Tarifas de pasajeros y carga de la línea Flandes - Ibagué,<br>1916 - 1920 .....              | 434 |
| Tabla 23.4  | Estadísticas operacionales del Ferrocarril del Tolima,<br>1939 - 1943.....                   | 438 |
| Tabla 24.1  | Líneas del Ferrocarril, 1904 - 1914.....                                                     | 441 |
| Tabla 24.2  | Empresas inglesas en los ferrocarriles de Colombia, 1915 ca .....                            | 442 |
| Tabla 24.3  | Ferrocarriles existentes y sus propietarios, 1915.....                                       | 442 |
| Tabla 24.4  | Líneas del Ferrocarril, 1920.....                                                            | 447 |
| Tabla 24.5  | Kilómetros de vías ferroviarias, 1903 - 1949.....                                            | 448 |
| Tabla 24.6  | Combustible usado por los ferrocarriles colombianos, 1925.....                               | 453 |
| Tabla 24.7  | Tarifas de transporte en algunos ferrocarriles de Colombia,<br>1920 - 1922 ca.....           | 455 |
| Tabla 25.1  | Indicadores operacionales del Ferrocarril de Caldas,<br>1917 y 1919.....                     | 463 |

|             |                                                                                                     |     |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabla 25.2  | Estaciones, paraderos y abscisas del Ferrocarril de Caldas.....                                     | 470 |
| Tabla 25.3  | Especificaciones técnicas del Ferrocarril de Caldas .....                                           | 471 |
| Tabla 25.4  | Población de tres ciudades del Viejo Caldas, 1905 - 1964 .....                                      | 471 |
| Tabla 25.5  | Movimientos operacionales del Ferrocarril de Caldas,<br>1939 - 1943.....                            | 471 |
| Tabla 26.1  | Estaciones, paraderos y abscisas del Ferrocarril de Nariño.....                                     | 477 |
| Tabla 26.2  | Estadísticas operacionales del Ferrocarril de Nariño,<br>1939 - 1943.....                           | 479 |
| Tabla 27.1  | Proyectos de inversión pública, 1923 .....                                                          | 482 |
| Tabla 27.2  | Ferrocarriles para el café. Longitudes, carga y movimiento,<br>1924 .....                           | 484 |
| Tabla 27.3  | Expansión de la red ferroviaria por regiones, 1922 - 1934.....                                      | 491 |
| Tabla 27.4  | Ferrocarriles existentes en 1920, 1925 y 1928 .....                                                 | 491 |
| Tabla 27.5  | Importancia de los Ferrocarriles Nacionales como fuente<br>de trabajo, 1925 .....                   | 492 |
| Tabla 27.6  | Transporte de carga, 1922 - 1926 .....                                                              | 493 |
| Tabla 27.7  | Incidencia por porcentaje del transporte en el precio del café,<br>1876 y 1943.....                 | 495 |
| Tabla 27.8  | Ferrocarriles construidos para movilizar café.....                                                  | 496 |
| Tabla 27.9  | Ferrovías construidas, 1903 - 1949.....                                                             | 496 |
| Tabla 27.10 | Extensión de ferrovías en servicio, en varias fechas de la expansión<br>cafetera, 1885 - 1949 ..... | 497 |
| Tabla 27.11 | Actividad de ferrocarriles cafetaleros, 1924.....                                                   | 498 |
| Tabla 29.1  | Estaciones y abscisas en el trazado del Ferrocarril<br>Ibagué - Armenia .....                       | 512 |
| Tabla 30.1  | Estaciones, paraderos y abscisas del Ferrocarril del Nordeste,<br>1927 .....                        | 517 |
| Tabla 30.2  | Estaciones del Ferrocarril Bogotá - Belencito .....                                                 | 518 |
| Tabla 30.3  | Gálidos máximos de carga .....                                                                      | 521 |
| Tabla 30.4  | Gálido máximo limitante de sobre paso. Gálido máximo<br>de carga .....                              | 521 |
| Tabla 30.5  | Tráfico de pasajeros línea nordeste, 1965 - 1969 .....                                              | 522 |
| Tabla 31.1  | Estadísticas operacionales del Ferrocarril Girardot - Tolima - Huila -<br>Caquetá, 1939 - 1943..... | 528 |
| Tabla 31.2  | Estaciones, paraderos y abscisas de la línea El Espinal - Neiva .....                               | 529 |
| Tabla 33.1  | Puentes del Ferrocarril del Atlántico.....                                                          | 545 |
| Tabla 33.2  | Estaciones del Ferrocarril Bogotá - Santa Marta.....                                                | 548 |

|            |                                                                                                                      |     |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabla 34.1 | Estaciones y abscisas de la línea Mariquita - Miraflores .....                                                       | 557 |
| Tabla 34.2 | Movimiento de pasajeros y carga en el cable Ocaña - Gamarra, 1941 - 1945 .....                                       | 559 |
| Tabla 34.3 | Estaciones, paraderos y abscisas del cable Ocaña - Gamarra.....                                                      | 560 |
| Tabla 34.4 | Movimiento de pasajeros y carga en el cable Manizales - Aranzazu, 1930 - 1935.....                                   | 561 |
| Tabla 34.5 | Movimiento de pasajeros y carga en el cable Manizales - Malabrigo, 1930 - 1935.....                                  | 562 |
| Tabla 35.1 | Algunos ingenieros ferrocarrileros, 1850 - 1965 .....                                                                | 570 |
| Tabla 35.2 | Tesis de grado relacionadas con los ferrocarriles, Escuela de Minas, 1900 - 1937 .....                               | 574 |
| Tabla 36.1 | Ferrocarriles promotores del turismo .....                                                                           | 584 |
| Tabla 37.1 | Líneas construidas y en explotación, 1929 .....                                                                      | 586 |
| Tabla 37.2 | Transporte de pasajeros y carga, 1928 - 1933 .....                                                                   | 588 |
| Tabla 37.3 | Comparación de volumen de algunos artículos transportados por los ferrocarriles, 1940 - 1949 .....                   | 590 |
| Tabla 37.4 | Transporte de pasajeros y carga, 1933 - 1940 .....                                                                   | 591 |
| Tabla 37.5 | Redes y líneas en operación de los Ferrocarriles Nacionales, 1939 .....                                              | 591 |
| Tabla 37.6 | Sistemas ferroviarios en funcionamiento, 1939 .....                                                                  | 593 |
| Tabla 38.1 | Extensión de las líneas en operación, 1939 - 1943 .....                                                              | 595 |
| Tabla 38.2 | Ferrocarriles en explotación, estaciones iniciales. Terminales y kilometraje, 1943.....                              | 598 |
| Tabla 38.3 | Redes del ferrocarril con mejores perspectivas de realización.....                                                   | 600 |
| Tabla 38.4 | Longitud de carrileras de vía principal, 1945.....                                                                   | 603 |
| Tabla 38.5 | Vías administradas por el Consejo .....                                                                              | 604 |
| Tabla 38.6 | Transporte de pasajeros y carga en los Ferrocarriles Nacionales, 1932 - 1944.....                                    | 605 |
| Tabla 39.1 | Colombia: equipo de los ferrocarriles.....                                                                           | 608 |
| Tabla 39.2 | Red Total de los Ferrocarriles Nacionales, 1963.....                                                                 | 616 |
| Tabla 39.3 | Ferrocarriles colombianos, 1885 - 1950 .....                                                                         | 618 |
| Tabla 40.1 | Ferrocarriles Nacionales de Colombia: distancias recorridas e ingresos por pasajeros y mercancías, 1962 - 1969 ..... | 629 |
| Tabla 40.2 | Ferrocarriles Nacionales de Colombia, resumen de cuentas de ingresos, 1962 - 1969 .....                              | 629 |
| Tabla 40.3 | Cifras sobre los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, 1971 - 1977.....                                              | 631 |

|                 |                                                                                   |     |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabla 42.1      | Infraestructura férrea, 1999.....                                                 | 644 |
| Tabla 44.1      | Costos de construcción de algunas líneas del ferrocarril, 1930.....               | 653 |
| Tabla 44.2      | Costos de construcción por kilómetro, 1930.....                                   | 654 |
| Tabla 44.3      | Ingresos y gastos operacionales del ferrocarril, 1928.....                        | 656 |
| Tabla 44.4      | Ingresos operacionales del ferrocarril, 1925 - 1928 .....                         | 656 |
| Tabla 44.5      | Ingresos y gastos de los ferrocarriles del Gobierno Nacional,<br>1932 - 1945..... | 657 |
| Tabla 44.6      | Ingresos y gastos de los ferrocarriles del Gobierno Nacional,<br>1956 - 1963..... | 657 |
| Tabla 44.7      | Estadísticas históricas de los ferrocarriles iberoamericanos<br>en Colombia ..... | 660 |
| Tabla 44.8      | Costos y beneficios de los ferrocarriles colombianos,<br>1922 - 1957 .....        | 663 |
| Tabla 44.9      | Inversión pública y sus aplicaciones, 1923 - 1953.....                            | 664 |
| Tabla 44.10     | Algunos indicadores macroeconómicos de Colombia,<br>1910 - 1950 .....             | 665 |
| Tabla 44.11     | Aporte de los ferrocarriles al PIB, 1925 - 1947.....                              | 666 |
| Tabla 44.12     | Movimientos operacionales de los ferrocarriles, 1932 - 1944 .....                 | 667 |
| Tabla anexo 2.1 | Extensión de los rieles del Ferrocarril de Antioquia,<br>1910 - 1930 .....        | 691 |
| Tabla anexo 2.2 | Mercancías que entraron a Medellín, 1915 - 1927.....                              | 692 |
| Tabla anexo 2.3 | Número de construcciones en Medellín, 1917 - 1928.....                            | 694 |
| Tabla anexo 2.4 | Distribución de los costos del Ferrocarril de Antioquia .....                     | 697 |
| Tabla anexo 2.5 | Gastos del Ferrocarril de Antioquia hasta el 31 de diciembre<br>de 1929 .....     | 698 |
| Tabla anexo 2.6 | Costos del túnel de La Quebra .....                                               | 699 |





## Autor

### **Gabriel Poveda Ramos**

Nació en Sonsón (Antioquia), 1931. Ingeniero Químico, Ingeniero Electricista, Magíster en Matemáticas Aplicadas, Doctor en Ingeniería, Miembro Correspondiente de la Academia Colombiana de Historia, Miembro Numerario de la Academia Antioqueña de Historia, Miembro Correspondiente de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas Físicas y Naturales, Miembro Numerario de la Academia Colombiana de Economía. Profesor, columnista e inventor. Participó en la organización de Colciencias en 1968, además fundó el Departamento de Matemáticas de la Universidad del Valle en 1955 y fue cofundador de la Universidad Tecnológica de Pereira. Ha enseñado Ingeniería por más de cincuenta y ocho años, lo que ha sido su misión en la vida.



## Introducción

Fue en 1830 cuando el ingeniero George Stephenson, en Inglaterra, logró combinar una locomotora de vapor, diseñada por él mismo, con una carrilera de hierro y con varios coches para pasajeros que pagaban el tiquete de viaje, estableciendo de esta manera el primer ferrocarril en el mundo y en la historia que resultara exitoso en lo técnico y en lo pecuniario; ferrocarril que se constituiría así en uno de los emblemas más representativos y más avanzados de la Revolución Industrial de Occidente: la locomotora de vapor que arrastraba un tren de pasajeros y de carga. En ese momento nuestra República de Colombia (que así se llamaba entonces) estaba surgiendo de su crisálida con el nombre de República de la Nueva Granada.

Veinte años después de esa hazaña tecnológica de Stephenson, tres comerciantes neoyorquinos obtuvieron del presidente Tomás Cipriano de Mosquera la autorización para construir un ferrocarril que atravesara el Istmo de Panamá, uniendo los océanos Atlántico y Pacífico; siendo Panamá (la actual República) parte constitutiva de la Nueva Granada, así como lo eran algunas partes de Costa Rica y la costa de Nicaragua en el Atlántico (que se llamaba y se llama, la Costa de la Mosquitia). Fue una proeza técnica y humana construir tal ferrocarril entre la ciudad actual de Colón y la Ciudad de Panamá. Su construcción comenzó en 1850 y terminó en 1855. Un enorme engaño a nuestro país pues fue la empresa más rentable del mundo para sus tres dueños, mientras que Colombia recibió solamente el 3% de las utilidades (no de las ventas) en los cinco años que duró la construcción.

En nuestro país, el de hoy, se comenzaron a construir ferrocarriles en 1869, en el actual caserío de Puerto Salgar<sup>1</sup> en el Atlántico, junto a Barranquilla y, después de un breve intermedio (1871-1874) ese proceso continuó sin detenerse, ni siquiera en la Gran Crisis Económica Mundial de 1930, pero con la interrupción de las guerras civiles de 1885 y 1899. El último riel colombiano se puso en la mitad del siglo xx en Santa Marta, mediando el año de 1961. En 1988 se decretó oficialmente su desaparición, por dictámenes venidos del exterior. Y los últimos trenes comerciales pararon en 1995.

Durante esos ciento veintiséis años (1869 a 1995) los ferrocarriles, con la electrificación y la industrialización transformaron positiva y radicalmente a Colombia en todos sus aspectos: en su economía, en sus estructuras económico-políticas, en su demografía, en sus tecnologías, en su poblamiento, en sus patrones geográficos y hasta (en buena parte) en las anticuadas estructuras sociales que han caracterizado al país antes y después de la llegada de esas tres poderosas fuerzas de progreso y evolución en nuestra historia.

---

<sup>1</sup> Puerto Salgar es el nombre de dos poblaciones: una en el Departamento del Atlántico, marítima; la otra en el Departamento de Cundinamarca, fluvial.

Hoy en día casi nadie recuerda la historia ferroviaria de Colombia. La lejanía en el tiempo, nuestra educación básica de pobre calidad, los intereses extranjeros adversos a Colombia y otros factores, han sido y siguen siendo los causantes del olvido de los ferrocarriles y de sus beneficios para Colombia, que fueron inmensamente superiores a lo que costaron en vidas humanas, en saqueo del país por extranjeros, en costo para el Estado, en demoras, etc. Hoy existen muchas personas supuestamente cultas que afirman dogmáticamente que la idea de construir y operar los ferrocarriles fue un colosal error para Colombia. El verdadero y colosal error fue no seguir mejorándolos y modernizándolos, propiciando su declinación en el período de 1960 - 1970 para, finalmente, acabar con ellos, ya fuera en forma deliberada, por ineptitud, por codicias poderosas o por inconfesables intereses internacionales contrarios a los intereses de Colombia.

Por falta de espacio solamente caben en estas páginas dos ejemplos, entre muchos otros, de atropellos a la verdad histórica y económica de Colombia que se han escrito y dicho alrededor de los ferrocarriles:

1. Un autor extranjero que se hace pasar como una autoridad en el tema, afirma que todo fue absurdo en los ferrocarriles y da como demostración apodíctica la tajante y monstruosa equivocación de que “entre 1923 y 1930 hubo un ferrocarril de 9 millas del Huila al Caquetá”. Es absolutamente erróneo. Nunca hubo un ferrocarril que uniera estos departamentos. Ni en ninguno de ellos hubo nunca una ferrovía con esta distancia. Y cuando, en 1948, el excelente ingeniero, administrador y presidente de Colombia, Mariano Ospina Pérez, quiso llevar la línea de Neiva a Garzón, con fuertes razones sociales, agrícolas y patrióticas, el Banco Mundial se le opuso y sólo se tendieron 5 km de carrilera que pronto fueron levantados.

2. Un reputado economista colombiano acoge en uno de sus libros recientes el concepto superficial, erróneo e injusto, emitido por una “economista Ph.D.” de que “la construcción de los ferrocarriles en Colombia no desempeñó un papel primordial en el crecimiento económico del país. La magnitud del ahorro [en costos de transporte] no fue elevada, su influencia en la integración del mercado interno no fue excepcional, y la demanda de insumos, para [su] operación y construcción [...] se suplió, casi en su totalidad mediante importaciones [...]”. Este colosal desatino, que no incluye ninguna verdad, hace ruborizar al lector informado, pero la autora no se sonroja.

Cuando se hace el balance neto de lo bueno, lo malo y lo feo (hubo bastante de los tres desde 1850 hasta 1989, cuando prácticamente se extinguieron) valorado numérica, económica, ecológica, financiera, tecnológica y conceptualmente, el resultado histórico es definitivamente positivo. Sólo quien sea totalmente ignorante en Ingeniería, en Teoría Económica, en Desarrollo Económico, en Historia de Colombia, en Derecho Laboral y en otras disciplinas, puede desconocer (y contradecir) ese hecho histórico irrefutable.

Los despropósitos que se señalan arriba chocan con los más autorizados conceptos de presidentes y ministros eminentes como Rafael Reyes, Pedro Nel Ospina, Olaya Herrera, López Pumarejo, Ospina Pérez, Germán Uribe Hoyos, Francisco Rodríguez Moya, Rubén Piedrahíta Arango y decenas más; y de ingenieros meritisimos como Indalecio Liévano, Abelardo Ramos, los hermanos Lobo-Guerrero,

Carlos Cock, Alejandro López, Paul Dewhurst, además de otros innumerables que nuestra mala memoria colombiana ha olvidado y que demostraron en su momento que los ferrocarriles traían modernidad y tecnología, valorizaban grandes extensiones de tierra, ayudaban decisivamente al poblamiento del país, eran una gran fuente de empleo, permitían formar un mercado nacional unificado, producían innumerables beneficios económicos, sociales, culturales y tecnológicos y lo más importante, que sin ellos no hubiéramos sido un gran país cafetero.

Este libro se escribe, pues, con varios objetivos y por varias razones, a saber:

1. Porque esta historia es casi desconocida del país, al menos en su integridad cronológica, económica, como empresas titánicas y de formidables realizaciones humanas y técnicas.

2. Para que los colombianos de hoy y de mañana conozcan una porción de la historia nacional olvidada que fue y sigue siendo muy importante y aleccionadora.

3. Para que los ingenieros y los empresarios y los historiadores colombianos rememoren y revaloricen uno de los principales factores y sectores de nuestra historia económica, que trajo a Colombia las tecnologías más modernas de su tiempo.

4. Para que se entienda que sin una participación comprometida del Estado colombiano no es posible (aun con sus humanas fallas y equivocaciones) construir un país ni darle desarrollo económico sostenido, como está ocurriendo hoy en Colombia.

5. Para que evitemos caer en errores como dejar el desarrollo colombiano sólo en manos del capital extranjero, de aventureros y monopolistas; como ocurrió en los primeros ferrocarriles y como sigue ocurriendo ahora con las “concesiones” ferroviarias a particulares, que han sido desastrosas.

6. Para que no sigamos dejando caer la enseñanza y el ejercicio de la ingeniería y de la administración de empresas desde el muy alto nivel técnico, ético y de gestión que tuvieron los ferrocarriles nacionales hasta los años sesenta del siglo xx.

7. Para abrir una puerta en la pared del olvido y de la ignorancia que rodea esta historia, y para que nuestros historiadores, economistas e ingenieros extraigan las lecciones útiles que hoy tanto necesitan ellos y el país.

8. Para apoyar y reivindicar la necesidad urgente de reconstruir de verdad el modo de transporte ferroviario, el que sigue faltando en Colombia como componente indispensable e importantísimo de una futura red de transporte nacional, que sea muy eficaz y muy económica, como lo fueron nuestros ferrocarriles cuando fueron contruidos y operados por ingenieros colombianos.

En los últimos tres años de escritura de este libro, se comenzó a construir la primera línea paralela en un largo tramo de un antiguo ferrocarril (de Santa Marta a La Loma, tramo que este ingeniero-autor recorrió en autoferro para ayudar a diseñar esa segunda línea). Eso debió hacerse desde hace muchos años en varias líneas, así como varias pudieron ser electrificadas. Por eso el autor se pregunta (como se pregunta el gran historiador de nuestra economía William McGreevey) cuántos decenios más adelante estaría Colombia (además de los cincuenta que calcula dicho historiador-economista) si no hubiéramos abandonado (por ignorantes, por negligentes, por “cipayos” o por otras causas) lo que fue nuestro brillante desarrollo

ferroviario, pese a los *robber barons* y a las muy explicables limitaciones de un país pobre, sojuzgado y subadministrado (como dijo el economista Teodoro Moscoso en 1964, al irse de Colombia).

El autor ha procurado limitar los aspectos técnicos del tema (que son muchos), por razones didácticas y para hacerlo legible a lectores inteligentes que sean legos en la materia, tales como estudiantes de bachillerato, obreros industriales, médicos, empresarios, políticos, líderes sindicales, etc. En el pasado, algún aspecto importante de los ferrocarriles incidió en sus vidas y volverá a tocarlos en el futuro, casi sin duda, cuando haya muchos kilómetros de carrilera electrificados, líneas que hoy no existen, poblaciones e industrias y sembrados que hoy no soñamos, otras trochas más anchas o más angostas y, por qué no, la ultramoderna levitación electromagnética propulsando trenes a 300 o 400 km por hora, como el Tokaido en el Japón y el TGV en Francia.

Dada la larga duración y la vasta multiplicidad de este tema, y dada la necesidad de tratar cada ferrocarril como un caso especial, se ha creído necesario presentar al comienzo del libro un resumen a grandes rasgos de toda la historia ferroviaria de Colombia, a lo cual se dedica el numeral tres del presente libro. El lector puede escoger leerlo en el sitio donde está o al final de la obra.

El autor ha escrito este libro con la convicción de que es muy necesario y que será útil, especialmente para las futuras generaciones de colombianos y de sus futuros gobernantes.

Este libro ha sido inspirado por dos ingenieros ferrocarrileros (ambos formados en la Escuela Nacional de Minas, en Medellín, institución que en su tiempo fue una de las mejores escuelas de ingenieros ferroviarios del país). Ellos son: el ingeniero Pío Blas Poveda Narváez (padre del autor), quien fue prestigioso ingeniero al sol y al agua y amigo de los grandes presidentes ferrocarrileros Alfonso López Pumarejo y Mariano Ospina Pérez; y el ingeniero Andrés Uriel Gallego Henao quien continúa la lista de grandes ministros ferrocarrileros, como lo fueron los beneméritos ingenieros Modesto Garcés, César García Álvarez y Rubén Piedrahíta Arango, entre muchos otros que trabajaron decididamente por hacer una gran red de ferrocarriles en Colombia.

Siendo esta una historia larga y que se desarrolló en muchos frentes geográficos del país en épocas diversas, para ayudar a la memoria del lector ha sido necesario hacer repeticiones parciales de varios párrafos que se encontrarán en un aparte y en otro. La mayoría de estos son autocontenidos y se pueden leer sin referencias al resto de la obra. En cada uno de los numerales referentes a un ferrocarril se ha tratado la época y el período histórico durante el cual fue construido. Del lapso de tiempo posterior a su construcción poco se ha dicho, en la mayoría de los casos porque se trata de su operación ordinaria y cotidiana que casi nunca, sólo en muy pocas ocasiones, presentó episodios especiales (como descarrilamientos, varadas y accidentes humanos), que no fueran el rutinario ir y venir de trenes y autoferos con itinerarios regulares por las carrileras existentes.

# 1

## El transporte en Colombia antes de los ferrocarriles

### Introducción

Desde la época de la Colonia, cuando se construyeron los caminos que enlazaban los principales centros del virreinato, y hasta 1870, los medios de transporte en Colombia seguían siendo los mismos. Las vías terrestres eran solamente senderos para peatones y bestias contruidos sin más técnica que el conocimiento empírico de los terrenos y sin más especificaciones que las mínimas requeridas para demarcar la ruta y para permitir el tránsito difícil. En épocas de invierno, esas rutas se convertían en fangales; los derrumbes y pantanos llegaban a hacerlas totalmente intransitables. En cuanto a los medios de locomoción de carga, los únicos utilizables eran los animales (caballos, mulas, asnos y bueyes) y los cargueros que iban a pie. Tanto en unos como en otros podían viajar los cargamentos así como los viajeros que tenían el privilegio de no hacer el recorrido caminando.

Un testimonio fehaciente es el del coronel norteamericano William Duane, quien en 1822 viajó de Caracas a Cúcuta y a Bogotá en un mes. De ello escribiría después: “Sólo encontré verdaderos caminos a la salida de Caracas y en La Sabana de Bogotá. El resto eran trochas apenas transitables. Hubo trayectos que hice a pie por el peligro de rodar al abismo en la mula”.<sup>1</sup> Treinta años después, Manuel Ancizar recorrió con Codazzi el camino entre El Socorro y Pamplona y lo describía así:

[...] desfilando uno tras otro por la pendiente vereda, y a poco andar entramos en los primeros callejones, que son verdaderas grietas abiertas en el recuesto con seis u ocho varas de profundidad y dos o tres de ancho, donde apenas cabe el jinete, y la mula no encuentra espacio para las patas desesperándose por salir de aquellos fosos, llenos de escalones y ángulos salientes para completar lo fatigado del tránsito.<sup>2</sup>

En 1828, el viajero francés Auguste Lemoyne describía el camino de Honda a Bogotá así:

Salvo en algunos sitios desprovistos de árboles, que ofrecen ciertos vallecillos habitados, no es más que una senda

---

<sup>1</sup> Alberto Pardo Pardo, *Geografía económica y humana de Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo, 1972, p. 381.

<sup>2</sup> Manuel Ancizar, *Peregrinación de Alfa*, Bogotá, Imprenta de Echavarría Hermanos, 1853, p. 65.

trazada a través de bosques en la que se acumulan todos los obstáculos susceptibles de hacer el tránsito difícil y peligroso... unas veces teníamos que trepar por verdaderas escaleras monstruosas, cortadas en las rocas... otras veces, en los sitios en que el piso era arcilloso o estaba lleno de hoyos, teníamos que pasar por escaleras llamadas empalizadas, hechas con troncos [...]<sup>3</sup>

El camino del Quindío, entre Ibagué y Cartago, era especialmente difícil. Don Manuel María Mallarino describió su recorrido en 1829 en la siguiente forma:

El viajero se sentaba sobre una silla liviana amarrada a las espaldas del carguero de manera que no podía ver el camino transitado; la silla tiene forma de ángulo. La senda era casi vertical, sumamente resbaladiza y en parte derrumbada; con un mal paso se podía rodar a incommensurable profundidades, pero los pies del carguero parecían armados con puntas de acero: la más débil raíz le bastaba para apoyarse. Era necesario trepar sobre los troncos asidos de un bejuco, saltar, andar con el fango a la cintura. Había profundas concavidades llamadas “cajones” cubiertos de matorrales que no dejaban pasar la luz y con un fango gredoso.<sup>4</sup>

Para cruzar los ríos lo único que podía llamarse puente era el que se había construido desde la época de la Colonia en Honda, de madera. En todos los demás sitios se usaba la “taravita”, colgada de un cable tendido de un árbol a otro en las dos orillas, o fragilísimos puentes colgantes de bejucos y guaduas, contruidos y mantenidos por indios, que había que atravesar a pie con grave riesgo de caer. Las cargas las pasaban los peones a la espalda y las bestias cruzaban a nado. En épocas de invierno y en regiones montañosas no había forma de vadear los ríos crecidos y torrentosos. Entonces los viajeros tenían que esperar días y días para poder pasar.

Dice Humboldt que recorrer el camino del Quindío, de Cartago a Ibagué durante el invierno, podía demorar hasta un mes debido a las crecientes de los ríos.

Los pocos esfuerzos que hicieron los gobiernos para mejorar esta situación fueron inútiles. En 1825, el General Santander ordenó construir un mejor camino que comunicara a Bogotá con el Magdalena, camino que pronto fue devorado por la selva. En 1847, por órdenes del presidente Mosquera, y bajo la dirección

---

<sup>3</sup> Auguste Lemoyne, *Voyage a la Nouvelle Granade*, París, Librairie de Ch. Bouret, 1840, p. 45.

<sup>4</sup> A. Pardo, *Op. cit*, p. 381.



del ingeniero francés Antoine Poncet, se intentó trazar un camino, con las mejores especificaciones, que saliese más abajo de Honda para sortear los rápidos del Magdalena, pero el paludismo diezmo a los obreros y la guerra civil de 1850 terminó con la empresa.

A mediados del siglo, después de 1850, se construyeron algunos pocos y cortos caminos para carretas, como el de Bogotá a Facatativá, el de Bogotá a Zipaquirá y el de Cali a Buenaventura.

Pese a las dificultades de transporte interno, en los años cincuenta del siglo XIX, ya había un comercio relativamente activo entre las varias provincias del país, como lo muestran los informes de la Comisión Corográfica. Pero de todas maneras la enorme dificultad de los transportes era una barrera insalvable para el desarrollo del comercio y de la industria. En 1883, un ingeniero civil norteamericano, Evans Hopkin, manifestaba que debido a esas enormes dificultades algunos productos norteamericanos eran, en Honda, más baratos que los bienes análogos del altiplano de Bogotá, a sólo 160 km de allí. Doce años más tarde, decía Aníbal Galindo:

El estado normal de las comunicaciones entre Bogotá y el Magdalena es de una anormalidad crónica. Para que los buques lleguen a Honda es preciso que llueva, y entonces no hay camino de tierra, y la carga está demorada; y para que haya camino de tierra y la carga no se demore, es preciso que no llueva, y entonces no pueden subir los vapores.

Agregaba Galindo: “Una arroba de plátanos, que en las orillas del Magdalena podría obtenerse por dos reales, vale en Bogotá ocho [...] Hoy (el azúcar) vale \$ 4,40 la arroba, porque el flete de una carga de ocho arrobas, de El Socorro a Bogotá, vale \$ 12”. Y más adelante anota: “El trigo, que en la altiplanicie podría producir en condiciones ilimitadas, está también circunscrito por un radio de veinte leguas y en Honda se encuentra ya con la harina de Estados Unidos, que ha podido recorrer unas trescientas leguas de camino con un gasto menor que la nuestra en \$ 20”.<sup>5</sup>

En 1889 el cónsul inglés en Bogotá escribía que el principal impedimento a la ampliación del comercio en Colombia era la terrible condición de los caminos del país; que el camino de Bogotá a Honda (el más importante de su tiempo) era casi intransitable y que el tiempo requerido para transportar una mercancía por esa corta distancia era mayor que el tiempo que se demoraba de Europa hasta Honda.

---

<sup>5</sup> Alfredo Bateman, *Páginas para la historia de la ingeniería en Colombia*, Bogotá, Kelly, 1972, p. 577.

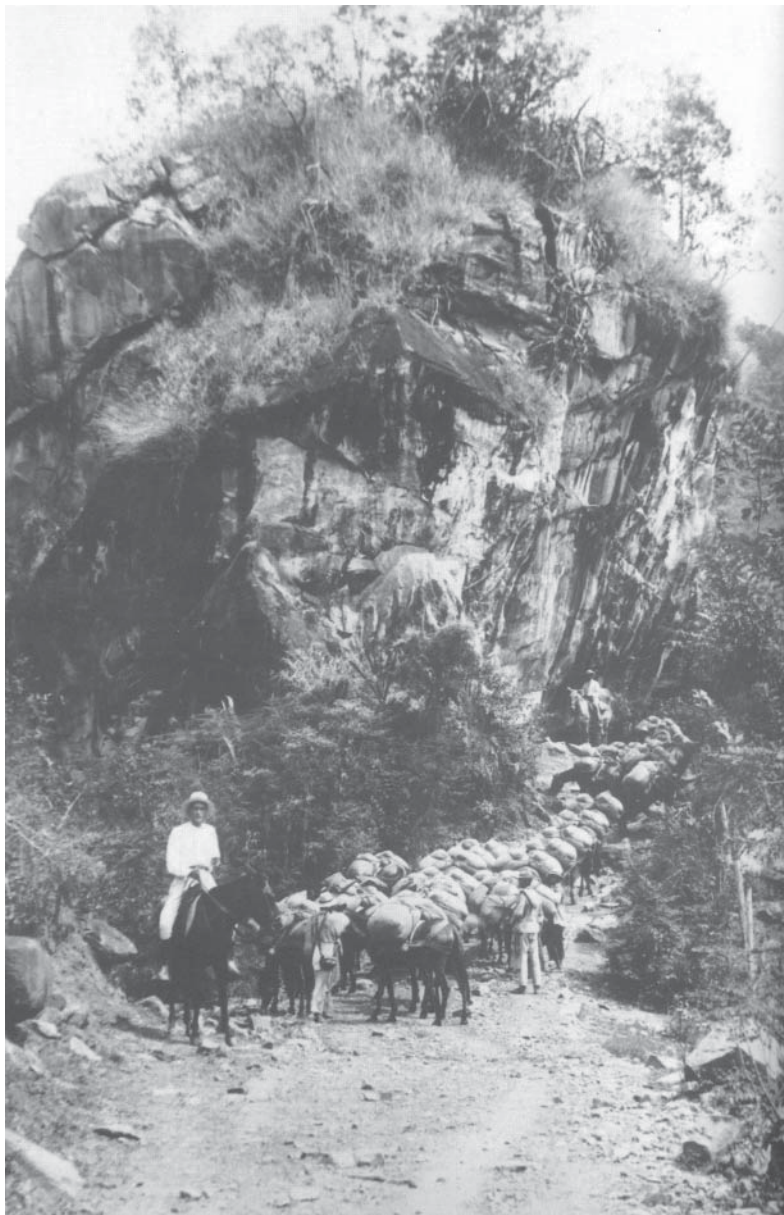
Los únicos medios que tenían disponibles los viajeros para movilizarse, no siendo gente de la misma región, eran la “silleta” y la mula. La primera era cargada a hombros generalmente de indios, cuya fuerza, resistencia, experiencia y audacia les permitía desplazarse por aquellos caminos llenos de peligros y dificultades.

En cuanto a la mula y al caballo eran los más utilizados especialmente en los mejores caminos. En los malos caminos se cabalgaba en bueyes.

Un peón o carguero tenía la capacidad de llevar entre 75 y 100 lb en sus hombros, ya fuera una persona o mercancía. Por esa razón una gran parte de la carga destinada a Antioquia tenía que venir embalada en fardos de 65 a 70 kilos.

Para el transporte de carga, además del que se movilizaba a hombros de personas, el vehículo generalizado eran las mulas y los bueyes, se llevaban uno por uno o se organizaban en combinaciones de varios animales llamados “turegas”. En esta última forma se transportaba lo más pesado ya que la capacidad de carga de cada animal estaba limitada a unas 5 o 6 arrobas como máximo.

Las cuatro ciudades colombianas más populosas de esa época, en su condición mediterránea estaban lejos del mar: Bogotá a 1.088 km, Medellín a 950 km, Cali a 142 km y Bucaramanga a 714 km; en contraste con los Estados Unidos y con casi todos los países latinoamericanos donde las mayores ciudades estaban cerca de la costa. Esta comparación indica por qué la facilidad y el abaratamiento del transporte



Recua con café hacia Piedecuesta, 1928 ca., copia original en papel.  
Tomada de *150 años de fotografía* (Archivo fotográfico), Biblioteca Pública Piloto de Medellín para América Latina, 2000, p. 80.

terrestre eran tal vez las mayores necesidades para un rápido desarrollo económico del país. A no ser por el telégrafo, que había comenzado a tenderse y a funcionar entre las poblaciones principales desde 1865 (establecido por Murillo Toro), todo el país hubiera permanecido incomunicado por los poquísimos, largos y malos caminos.

En esas condiciones los fletes terrestres eran sumamente altos. Aun cuando había que combinarlos con los fletes mucho más baratos de transporte fluvial, el costo final resultaba muy alto, como lo indica la tabla siguiente.

**Tabla 1.1 Distancia y costos de transporte interno, 1850 - 1880**

|                                | Distancia | Duración | Flete      |
|--------------------------------|-----------|----------|------------|
| Bogotá - Barranquilla          | 1.088 km  | 15 días  | \$ 120/ton |
| Medellín - Barranquilla        | 950       | 15       | 94         |
| Bucaramanga - Barranquilla     | 714       | 10*      | 90         |
| Bogotá - Medellín (por Sonsón) | 520       | 8        | 104        |
| Cali - Buenaventura            | 142       | 4        | 50*        |

Fuente: William McGreevey, *Economic History of Colombia 1845 - 1930*, Cambridge Mass, Cambridge University Press, 1971, p. 258; Alberto Pardo Pardo, *Geografía económica y humana de Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo, 1972, p. 381.

\*Estimación del autor.

Nota: un peso-oro se cambiaba a la par con un dólar de entonces.

## Caminos y fletes

Informa Aníbal Galindo, en el *Anuario estadístico de Colombia de 1875*, que las principales corrientes del comercio interior eran las siguientes:

1. Entre Bogotá y Honda, por el camino de Facatativá y Guaduas. Por esa vía se movilizaban cerca de 2.000 cargas de 125 kilos, compuestas principalmente por mercancías extranjeras, animales y productos nacionales.
2. Entre el Cauca, Antioquia y Tolima, por la vía Popayán - Cartago - Manizales - Sonsón - Medellín; con derivación Manizales - Mariquita - Ibagué iban cacao, cerdos y azúcar.
3. Entre Cundinamarca, el Cauca y Antioquia, de Bogotá a Ibagué y por el camino del Quindío a Cartago. De allí a Anserma - Medellín, por un lado y a Cali y Popayán por el otro. Por esta vía se transportaba desde Zipaquirá mercancía extranjera y sal. En 1875 el Cauca importó de Antioquia 105.804 kilos de mercancías extranjeras, producto de las aduanas del Atlántico. Desde el Cauca, por la vía del Quindío, entraban a Ibagué sal, cacao, ropa extranjera y del país, harina de trigo, anís, ajos, garbanzos, papa, alpargatas, fideos, ganado y otros productos.

4. Entre Boyacá y Casanare, por la vía de Sogamoso, se movilizaba ganado que venía de El Carmen, en el Estado de Bolívar.
5. Del Chocó entraban, por la vía de Santa Fe de Antioquia, al Estado de Antioquia: ajos, cebollas, carnes, quesos, frijoles, perros, aves, oro, etc. Antioquia enviaba al Chocó damajuanas de vino, hierro manufacturado, loza, plomo, oro, etc.
6. Entre Antioquia, Santander y Bolívar el tráfico se hacía por el puerto de San Bartolomé en el río Magdalena.

La región caucana salía por un mal camino al río Dagua y por allí al puerto de Buenaventura al que usaba para su comercio exterior. El centro del país se comunicaba con el exterior mediante el río Magdalena, por la vía de Honda a Cartagena, en champanes y vapores. Antioquia exportaba su oro por el río Cauca, hacia Mompox y Cartagena. Santander enviaba por Ocaña sus manufacturas a la costa y Cúcuta exportaba su creciente producción cafetera por el camino del puerto de Los Cachos en el Catatumbo, de donde bajaba por este río y por el Zulia hasta Maracaibo.

El vapor "Unión" en su primer viaje por el río Magdalena en agosto de 1839. "Jos. Brown" (firmado al respaldo de la pintura), fechado en Mompox, 14 de mayo de 1840. Acuarlea y tinta 17,5 x 27,2 cm. Tomada del Malcom Deas, Efraín Sánchez y Aída Martínez, *Tipos y costumbres de la Nueva Granada*, Bogotá, Fondo cultural cafetero, 1989.



Los principales caminos que había en 1870 eran los siguientes: Bogotá - Honda, Bogotá - Ibagué - Cartago - Cali, Bogotá - Tunja - Bucaramanga - Cúcuta, Bogotá - Neiva - Popayán, Cali - Popayán - Pasto - Quito, Nare - Medellín, Honda - Mariquita - Sonsón - Medellín - Santa Fe de Antioquia. Existían además muchísimos caminos locales entre poblaciones vecinas. Según la *Geografía de Colombia* del General e ingeniero caucano Francisco Javier Vergara y Velasco, en 1890, habían 7.500 leguas (37.500 km) de caminos en el país. En cuanto a los tiempos de tránsito, Alberto Pardo Pardo indica las siguientes duraciones en los principales trayectos dentro del país recorridos a caballo, tanto en 1826 como en 1890.



**Tabla 1.2 Tiempos de tránsito, 1826 - 1890**

| Ruta              | Duración 1826 | Duración 1890 |
|-------------------|---------------|---------------|
| Túquerres - Pasto | 1 día         | 1 día         |
| Pasto - Popayán   | 9 días        | 7 días        |
| Popayán - Neiva   | 7 días        | 7 días        |
| Neiva - Bogotá    | 9 días        | 9 días        |
| Bogotá - Tunja    | 5 días        | 3 días        |
| Tunja - Pamplona  | 8 días        | 8 días        |
| Pamplona - Cúcuta | 3 días        | 2 días        |

Fuente: Alberto Pardo Pardo, *Geografía económica y humana de Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo, 1972, p. 381.

Las largas distancias y las ingentes dificultades materiales de transporte hacían muy costosos los fletes, como ya se dijo. William McGreevey encontró los precios en numerosos trayectos del país para transporte en mula, a mediados del siglo XIX. El mismo autor calculó que el promedio simple sobre largos recorridos era de 41,6 centavos por ton-km y observó que cuando se construyeron los primeros ferrocarriles, estos pudieron ofrecer fletes que eran 652 veces más baratos que los de los medios terrestres convencionales. En pleno acuerdo con lo anterior, en 1880, Cisneros informaba que el transporte en mula en Antioquia costaba unos 60 centavos por ton-km, y aseveraba que el ferrocarril que él construía entonces de Puerto Berrío a Medellín permitiría un flete de 17 centavos por ton-km para importaciones, 11 centavos para exportaciones y una tarifa especial de 8,5 centavos para café, herramientas y utensilios de trabajo.

**Tabla 1.3 Algunos costos de transporte en el siglo XIX\***

| Fecha | Trayecto                        | Vehículo | Costo     |
|-------|---------------------------------|----------|-----------|
| 1776  | Girón - Bogotá                  | Mula     | 10,7      |
| 1786  | Facatativá - Bogotá             | Mula     | 13,0      |
| 1823  | Honda - Bogotá                  | Mula     | 24,8      |
| 1823  | Puertos del río Magdalena       | Vapores  | 9 a 16    |
| 1841  | Ambalema - Santa Marta          | Vapores  | 5 a 5,5   |
| 1845  | La Sabana - Bogotá              | Mula     | 47,62     |
| 1848  | Bogotá - Honda                  | Mula     | 22,2      |
| 1855  | Santa Marta - Honda             | Vapores  | 6,0-7,0   |
| 1857  | Bogotá - Guaduas                | Mula     | 68,2      |
| 1857  | Zipaquirá - Bogotá              | Mula     | 18,8-23,6 |
| 1858  | Bogotá - Neiva                  | Mula     | 23,1      |
| 1864  | Barranquilla - Caracolí (Honda) | Vapores  | 4,70      |
| 1868  | Bogotá - Honda                  | Mula     | 36,08     |
| 1882  | Ibagué - Valle del Cauca        | Mula     | 64,0      |
| 1882  | Mompox - Honda                  | Vapores  | 9,52      |
| 1882  | Neiva - Honda                   | Champán  | 3,0       |

Fuente: William McGreevey, *Economic History of Colombia 1845-1930*, Cambridge Mass, Cambridge University Press, 1971.

\* En centavos de pesos-oro / ton-Km.

El general e ingeniero Francisco Javier Vergara y Velasco, quien recorrió el país a caballo y a pie a finales del siglo XIX, informó en 1901<sup>6</sup> que los tiempos de viaje a caballo eran los que se presentan en la tabla 1.4.

Safford y Palacios informan, en un cuadro de su libro,<sup>7</sup> que en el año 1900 el país tenía una población de 3.998.000 habitantes y un PIB per cápita de US\$ 118 a precios de compra de paridad<sup>8</sup> de 1970. Esto significaría que el PIB total del país en ese año había sido de US\$ 471.764.000 de la misma fecha. Citan como fuente de sus datos el libro de Rosemary Thorp, *Progress, Poverty and Exclusion. An Economic History of Latin America in the 20<sup>th</sup> Century*.<sup>9</sup>

**Tabla 1.4 Tiempos de viaje a caballo entre ciudades, 1901**

|                                       |             |
|---------------------------------------|-------------|
| Ambalema–Manizales                    | 4 días      |
| Bogotá–Neiva, por tierra y barco      | 5 a 6 días  |
| Bogotá–Ambalema                       | 3 días      |
| Bogotá–Cáqueza                        | 1/2 día     |
| Bogotá–Honda                          | 3 días      |
| Bogotá–Neiva, por tierra              | 9 a 10 días |
| Bucaramanga–Cúcuta                    | 5 días      |
| Bucaramanga–Ocaña                     | 7 días      |
| Bucaramanga–Río Magdalena             | 4 días      |
| Buga–Cali                             | 3 días      |
| Buga–Cartago–Manizales                | 8 días      |
| Buga–Jericó (Antioquia)               | 18 días     |
| Cabuyaro–Orocué (en canoa por el río) | 4 días      |
| Cali–Buenaventura                     | 4 días      |
| Cáqueza–Villavicencio                 | 2 días      |
| Cúcuta–Pamplona                       | 2 días      |
| Chiquinquirá–Puente Nacional          | 1 día       |
| El Socorro–Bucaramanga                | 3 días      |
| Honda–Nare                            | 3 días      |
| Honda–Rionegro (Antioquia)            | 5 días      |
| Honda–Salamina                        | 4 días      |
| Honda–Sonsón                          | 4 días      |
| Honda–Manizales                       | 4 días      |
| Ibagué–Cartago                        | 3 días      |
| Ibagué–Manizales                      | 6 días      |

<sup>6</sup> Francisco Javier Vergara y Velasco, “Nueva geografía de Colombia”, en: Henri Jalhay, *La République de Colombie*, Bruselas, Vromant et Cie, 1909.

<sup>7</sup> Frank Safford y Marco Palacio, *Fragmented Land, Divided Society*, Nueva York, Oxford University Press, 2002.

<sup>8</sup> La *parity power price rate* es la capacidad de compra de un dólar, dentro de Colombia, expresada en pesos corrientes colombianos.

<sup>9</sup> Rosemary Thorp, *Progress, Poverty and Exclusion. An Economic History of Latin America in the 20th Century*, Washington D.C., Inter American Development Bank, 1998.

|                                   |              |
|-----------------------------------|--------------|
| Jericó–Medellín                   | 5 días       |
| Jericó–Quibdó                     | 6 días       |
| Jericó–Santa Fe de Antioquia      | 4 días       |
| Manizales–Salamina                | 1 día        |
| Medellín–Ayapel                   | 13 días      |
| Medellín–Guamocó (Antioquia)      | 10 días      |
| Medellín–Riosucio                 | 8 días       |
| Medellín–Santa Fe de Antioquia    | 2 días       |
| Medellín–Yarumal                  | 3 días       |
| Moniquirá–Puente Nacional         | 1 y 1/2 días |
| Nare–Medellín                     | 4 días       |
| Neiva–Ibagué                      | 7 días       |
| Ocaña–Cúcuta                      | 5 días       |
| Ocaña–Río Magdalena               | 2 días       |
| Pamplona–Soatá                    | 4 días       |
| Pasto–Barbacoas–Tumaco            | 12 días      |
| Pasto–Ipiales                     | 3 días       |
| Popayán–Buga                      | 8 días       |
| Popayán–Cali–Buenaventura         | 9 días       |
| Popayán–Pasto                     | 7 a 9 días   |
| Popayán–río Micay–Océano Pacífico | 5 días       |
| Puente Nacional–El Socorro        | 3 días       |
| Rionegro–Medellín                 | 1 día        |
| Salamina–Medellín                 | 4 días       |
| Salamina–Sonsón                   | 3 días       |
| Santa Rosa–Tunja                  | 2 días       |
| Soatá–Santa Rosa                  | 2 días       |
| Sogamoso–El Cocuy                 | 4 días       |
| Sonsón–Rionegro                   | 2 días       |
| Tunja–Bogotá                      | 3 días       |
| Tunja–Sogamoso                    | 2 días       |
| Tunja–Villa de Leyva              | 1 día        |
| Villa de Leyva–Moniquirá          | 1 día        |
| Villavicencio–Arauca              | 15 días      |
| Villavicencio–Cabuyaro            | 6 días       |
| Zipaquirá–Chiquinquirá            | 2 días       |

Fuente: Francisco Javier Vergara y Velasco, “Nueva geografía de Colombia”, en: Henri Jalhay, *La République de Colombie*, Bruselas, Vromant et Cie, 1909.

Dice William McGreevey:

Uno se ve tentado a concluir que si [la mayoría de] los ferrocarriles se hubieran construido antes [por ejemplo en los ochocientos ochenta más bien que en los novecientos veinte], las exportaciones de café hubieran alcanzado

sus niveles de los años veinte en la década anterior. El país hubiera estado cuatro decenios más avanzado en su camino de desarrollo económico que lo que en realidad ha estado.<sup>10</sup>

Es cierto que casi todos estos primeros ferrocarriles (quizá con excepción de los de Barranquilla y La Dorada) fueron hechos con grandes dificultades no sólo materiales sino también administrativas y a muy altos costos financieros. Pero aún así, Fred Rippy tiene razón cuando dice:

Independientemente de su costo, estos ferrocarriles fueron una mejora inmensa sobre los medios de transporte antes disponibles, en regiones que carecían de ríos navegables o allí donde la navegación fluvial era peligrosa como en el caso del turbulento y traicionero Dagua que se precipita por la vertiente pacífica, y del Magdalena en las cercanías de Honda. Las tarifas de viaje y carga eran aún altas pero de ninguna manera tan costosas como en los días en que la carga era llevada por animales y hombres.<sup>11</sup>

Durante muchos años el tráfico de pasajeros entre Bogotá y Medellín se realizó, partiendo de la capital, por el Ferrocarril de La Sabana hasta Facatativá (en trocha de un 1 m de ancho antes de 1924), transbordando en Facatativá para seguir en el ferrocarril hasta Girardot (en trocha de 1 yd). En pequeños vapores se navegaba de Girardot a Ambalema, y allí se tomaba el tren hasta La Dorada. En La Dorada se abordaban los vapores del Bajo Magdalena hasta Puerto Berrío, en donde se tomaba el Ferrocarril de Antioquia hasta la población de Cisneros. De Cisneros se seguía por carretera hasta la estación Santiago, y de allí seguía un trecho por ferrocarril hasta Barbosa. Los últimos kilómetros de Barbosa a Medellín se hacían por carretera. Es decir que, a pesar de la mejoría que los ferrocarriles habían traído a nuestros medios de locomoción, todavía existían serias dificultades para conectar internamente todo el territorio del país.

### **Un país de regiones aisladas**

El país que nacía al siglo xx no era económicamente integrado consigo mismo. Era un país formado primordialmente por numerosas regiones, ellas sí compactas, separadas unas de otras por largas distancias y grandes barreras geográficas, económicas

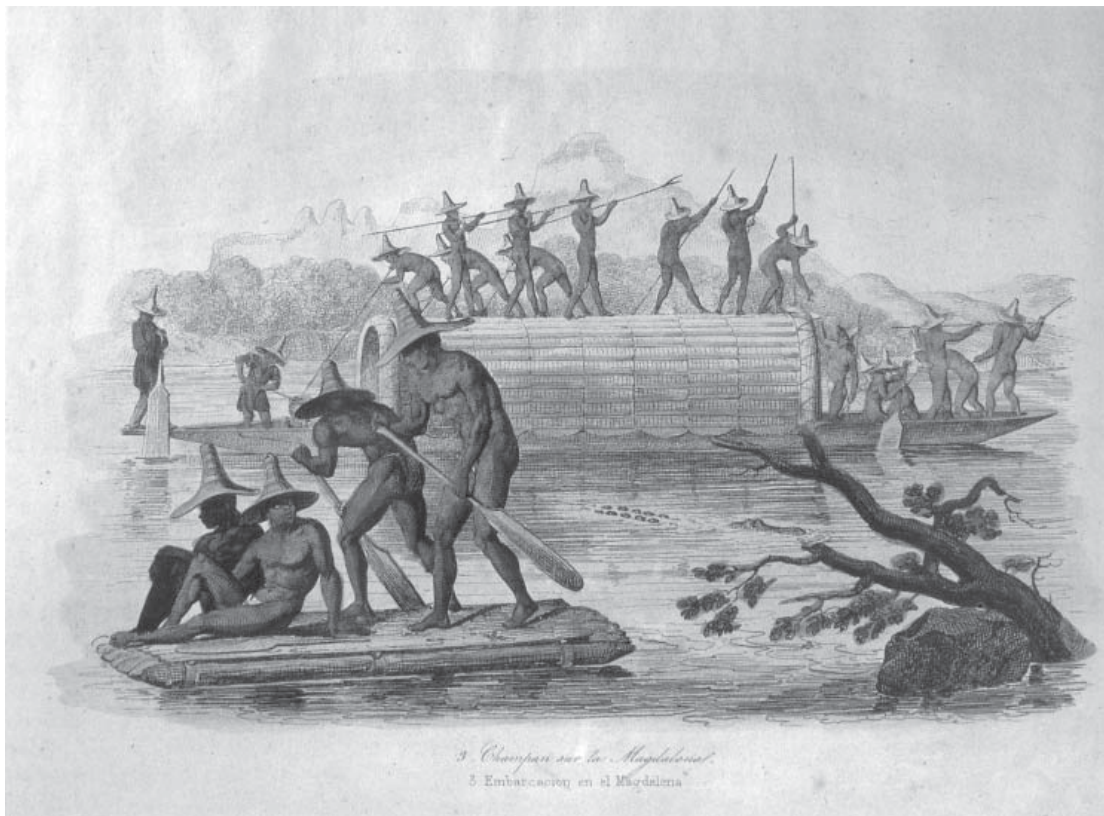
---

<sup>10</sup> William McGreevey, *Economic History of Colombia 1845 - 1930*, Cambridge Mass, Cambridge University Press, 1971.

<sup>11</sup> Fred J. Rippy, "Los comienzos de la era ferroviaria en Colombia", en: Jesús Antonio Bejarano, ed., *El siglo xix en Colombia visto por historiadores norteamericanos*, Medellín, La Carreta, 1977, p. 55.



y culturales. Para apreciar lo profundo de esta realidad basta recordar que, en 1910, el General Ramón González Valencia, quien ejercía la presidencia de La República tras la renuncia del General Reyes, viajó de Bogotá a Medellín, que eran las dos ciudades principales del país, en seis días: uno, de Bogotá a Girardot en tren; dos, de Girardot a Honda en vapor fluvial por el Magdalena; tres, de Honda a La Dorada por ferrocarril; cuatro, de La Dorada a Puerto Berrío en barco por el Magdalena; cinco, de Puerto Berrío a Cisneros en tren; y seis, de Cisneros a Medellín en automóvil y tren. El regreso lo hizo por el mismo camino y le tomó el mismo tiempo.



La Amazonía estaba totalmente despoblada. Era una sola masa de selva húmeda tropical donde vivían, en total atraso y soledad, cerca de una docena de tribus indígenas. La Orinoquía, llamada también Llanos Orientales, en su inmensa vastedad era habitada por miles de habitantes que nada sabían del resto del país. Ambas regiones ocupaban más de la mitad del territorio colombiano. Ninguna vía (excepto unos pocos caminos de indios) las comunicaba con sus inmediatos vecinos: el Huila, Cundinamarca y Boyacá. Sus economías nada intercambiaban con el resto del país.

Antioquia, cuyo oro ya le había dado un despertar industrial, era una cerrazón de montañas frías, con algunos valles interandinos donde vivían la mayoría de sus pobladores. En esos valles

Champán por el río Magdalena, Sainson y Boilly, 25,5 x 17,5 cm (tomada de *América Pintoresca*, París, 1836. Biblioteca particular de Pilar Moreno de Ángel). Tomada de Pilar Moreno de Ángel y Jorge Orlando Melo, *Caminos reales de Colombia*, Bogotá, Fondo FEN-Colombia, 1995, p. 116.

se cultivaba maíz (el alimento básico de los antioqueños), algo de papa, muy poco de frijol y otras pocas cosechas. No existían vías transitadas hacia la Costa Atlántica, ni hacia los actuales departamentos de Caldas, Risaralda y Quindío. Un trecho de ferrocarril que ya funcionaba del río Porce a Puerto Berrío era la única vía de entrada y de salida al río Magdalena para viajar al exterior o hacia el centro del país. En 1905 el Departamento entero sólo tenía 673.000 habitantes, Medellín contaba con 54.916 pobladores. Casi nadie entraba o salía de este extenso territorio.

Bogotá y sus poblaciones aledañas eran el núcleo demográfico más importante. Su condición de capital, el buen clima de su sabana circundante y su ubicación central en el país, comenzaban a atraerle inmigrantes de los departamentos vecinos. Tenía 128.000 pobladores en 1905 y comenzaba su rápido crecimiento demográfico. Era el único gran centro económico de importancia en el país. Aun así era sumamente difícil y demorado llegar allá desde la costa, Antioquia o el actual Eje Cafetero, Nariño, Cauca, el Valle, Huila, los Santanderes y todas las regiones periféricas del país.

El Valle del Cauca era una zona próspera, desde Popayán hasta Cartago. Allí era fácil moverse a pie, en cabalgadura, o en vapor por el río Cauca. La riqueza de sus suelos lo hacía un buen productor de alimentos, pero era muy poco lo que se enviaba de allí a otras regiones, inclusive a las cercanas como el entonces nuevo Departamento de Caldas. Viajar de Popayán o de Cali a Bogotá era una odisea, aun a lomo de bestia, que duraba unos diez o quince días en tiempo de verano o hasta un mes en tiempo de lluvia. El recorrido trasmontaba la solitaria y altísima Cordillera Central por el camino del Quindío (de Cartago a Ibagué), camino que seguía siendo tan escabroso y difícil como en 1801 cuando lo recorrió Humboldt y lo describió como una experiencia azarosa.

Los entonces (1905) departamentos de Bolívar y Magdalena, más la Comisaría de la Guajira, cubrían aproximadamente 15.000.000 de hectáreas pero, en su enorme mayoría, estaban poco habitados. Cartagena (con 9.681 habitantes en 1905) y Barranquilla (con 20.314) mantenían algún tráfico entre ellas y con el exterior por la vía del mar. Pero con los pequeñísimos, dispersos y pobres poblados en sus *hinterland* casi nada intercambiaban, salvo algunos productos agrícolas. Ambas ciudades tenían unas pocas (muy pocas) fábricas. Entre la costa y Antioquia casi nadie viajaba, como casi nadie iba o venía desde aquella vasta región a los Santanderes, ni a Boyacá, ni al Tolima - Huila, ni –menos aún– al Valle del Cauca. Ni siquiera las élites económicas y sociales de esta región conocían a las de las otras. Aparte de las

dos ciudades caribeñas y de una delgadísima franja de litoral, el resto de la Costa Atlántica estaba casi despoblada.

El territorio que hoy abarcan los dos Santanderes (del Sur y del Norte) tenía un cierto grado de prosperidad económica y de intercomunicación interna por sus numerosos y escabrosos caminos de herradura. El del sur enviaba tabaco, algodón y café al exterior en los barcos del Magdalena (Puerto Wilches), del Lebrija (Bodega Central) y del Suárez (Puerto Marta). Pero muy poco intercambio tenía con Bogotá y ninguno con Antioquia, el Valle y el resto del país. Santander del Norte enviaba café, cacao y viajeros al exterior por el Ferrocarril de Cúcuta al río Zulia, donde los recibían los barcos de vapor que iban desde allí a Maracaibo navegando dicho río, el Catatumbo y el Lago de Maracaibo. Por ese camino le llegaban algunas importaciones e inmigrantes europeos. Pero hacia el resto del país, y desde el mismo, prácticamente no tenía ningún tráfico.

El Departamento del Huila fue creado por el gobierno de Reyes, así como los departamentos de Nariño, Valle, Caldas, Atlántico y Norte de Santander. Sus únicos accesos eran el camino de Girardot a Neiva o el río Magdalena con sus pequeños vapores y champanes; además del camino de La Plata a Popayán.

Su economía era sólo de agricultura para autosubsistencia. Aparte de unos cuantos sombreros de iraca nada enviaba al resto del país; ni recibía mercancía alguna, excepto sal de Cundinamarca. En 1905, Neiva tenía tan sólo 18.333 habitantes. Piénsese que, en ese momento, la segunda población del Huila era (y es hoy) Garzón, tan remota del centro del país, tan abandonada y aislada que el General Reyes la usó como sitio de deportación para algunos de sus mortales enemigos políticos.

Los tres departamentos actuales comprendidos entre las cordilleras Central y Occidental, entre los ríos Arma y Arquía, al norte, y el río La Vieja, al sur, continuaban recibiendo inmigrantes desde Antioquia, los cuales ya habían fundado a Manizales (con sólo 24.656 habitantes en 1905), a Pereira (con 19.036 personas), a Armenia (con 9.632, aún muy pequeña) y otras 100 poblaciones o aldeas. Sólo con Antioquia tenían algún comercio: por el camino de Manizales a Sonsón despachaban algo de maíz y cerdos mientras de Medellín recibían algunas manufacturas de consumo: telas, cueros curtidos y poco más. Con las demás regiones del país nada intercambiaban, aparte de bestias con el Valle y Cauca. El café que ya producían en gran cantidad lo enviaban en mulas a Puerto Caldas (muy cerca a Cartago) de donde iba en barco por el río Cauca a Puerto Isaacs; de allí era transferido en carretas a Yumbo para tomar el ferrocarril a Buenaventura.

El servicio nacional oficial de correos y los telégrafos eran los únicos sistemas de comunicación que cubrían todo el país,

aunque había numerosas poblaciones que no los tenían. Sólo unas diez o veinte capitales departamentales o poblaciones mayores tenían teléfonos, pero únicamente para su servicio local. No había telefonía de larga distancia. Los pocos y desvertebrados ferrocarriles escasamente servían al tráfico interior de mercancías y viajeros, porque en su mayoría estaban concebidos para exportar café por la vía del río Magdalena o del río Cauca.<sup>12</sup> Las carreteras para automotores empezaron a ser construidas bajo Reyes y aún en 1920 había muy pocas, que sólo sumaban unos 1.000 km para toda Colombia. Pocas ciudades y poblaciones poseían energía eléctrica, pero en todos los casos ella servía a la propia localidad. Ni una sola línea de transmisión eléctrica cruzaba el territorio.

Fueron Rafael Núñez, Rafael Reyes, Pedro Nel Ospina, Enrique Olaya, Alfonso López Pumarejo y Eduardo Santos (sobre todo los tres primeros) los presidentes que más se esforzaron en entretejer redes nacionales de ferrocarriles, carreteras, ríos y cables para integrar el territorio nacional como condición sine qua non para crear un verdadero mercado nacional, lo que a su vez era indispensable para desarrollar una verdadera agricultura y una auténtica industria colombiana. Sin embargo, la pobreza del país y la inacción de otros gobernantes frenaron el trabajo de los cinco grandes presidentes, y sólo hasta finales de los años treinta y principios de los cuarenta pudo decirse con propiedad que ya había un mercado nacional integrado. Su formación fue una gran palanca para el desarrollo agrícola e industrial del país, desde esos años, pese a los desatinos de algunos autores que niegan esta realidad.

---

<sup>12</sup> Los ríos Magdalena y Cauca fueron los grandes integradores de la red férrea y del mercado nacional.