

Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia

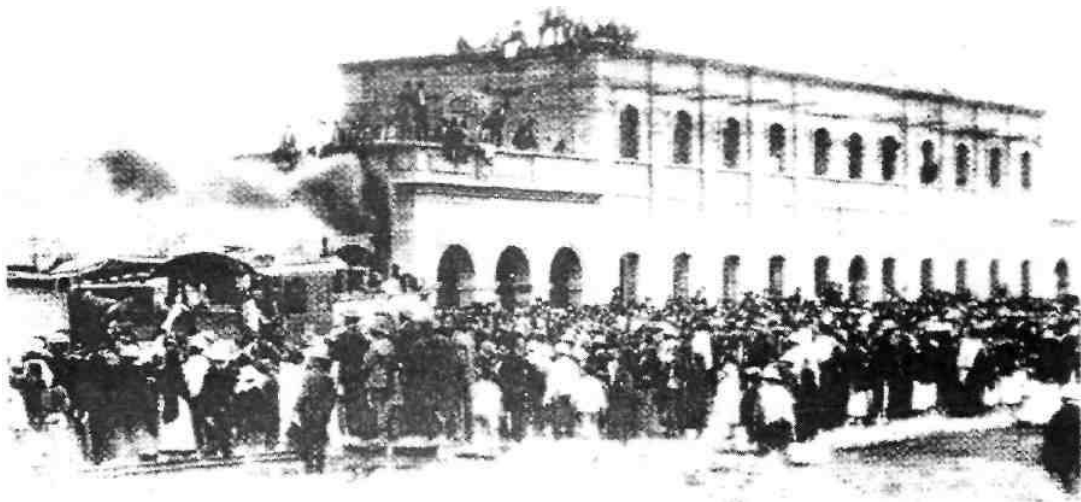
ARQ. EDMUNDO PÉREZ.

Profesor Universidad Nacional de Colombia.

Aspectos sobresalientes en la historia de los ferrocarriles

La historia de los ferrocarriles está estrechamente ligada a la historia del desarrollo de Colombia. La inauguración de la primera línea ferroviaria en Inglaterra en 1830 ocasionó una pronta revolución en el sistema de transporte en muchos países europeos. Si bien la primera línea en el territorio colombiano de entonces fue puesta en funcionamiento en el año de 1852 en Panamá, esa revolución tecnológica en nuestro país habría de esperar hasta el tercer decenio de este siglo, etapa en la cual

se cumplió el mayor acometido en la modernización del sistema de transportes. Al comenzar aquella etapa países latinoamericanos como Argentina, México, Chile y Brasil ya habían construido casi la totalidad de sus redes y se habían integrado ente sí y con otros países de la región. La construcción del ferrocarril de Panamá fue la realización de una de las ideas del Libertador quien en la naciente república había planteado la construcción de un canal o de una línea férrea que atravesara el Istmo. Esta línea no tuvo repercusión significativa para el desarrollo en Colombia debido al aislamiento geográfico y administrativo de la región hacia el interior del país. El primer ferrocarril en nuestro actual territorio se inauguró en 1871 entre Barranquilla y la Bahía de Sabanillas. Fue el ferrocarril de Bolívar. Su construc-



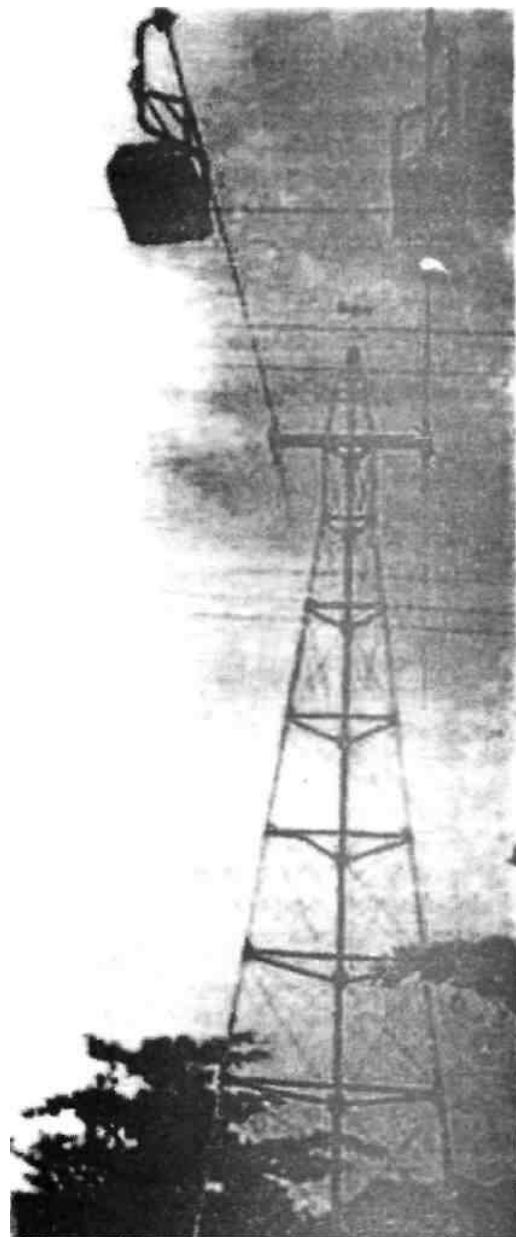
Llegada del primer ferrocarril a Popayán

ción obedeció a la necesidad de conectar el río Magdalena con el mar, debido a que el paso directo de embarcaciones estaba obstaculizando en las Bocas de Ceniza. Cincuenta años más tarde esta dificultad se superó técnicamente y Barranquilla que ya había cobrado inmenso auge por el ferrocarril, se vino a convertir en el primer puerto del norte de Suramérica. Al finalizar el siglo, Colombia contaba con 513 kilómetros de líneas férreas y entre 1904 y 1915 esta cifra se había duplicado. Con el auge de los años veinte se incrementó masivamente la construcción ferroviaria cuya extensión llegó a alcanzar 3.262 kms. en el año 1934. Esta cifra fué superada ligeramente a principios de la década de los años sesenta por la construcción del Ferrocarril del Atlántico que comprendió un tramo de 672 kms. Debido al desmantelamiento y suspensión de líneas a partir de 1933, a mediados de los años ochenta la red transitable solo contaba con 2.900 kms., que principalmente eran utilizados para transporte de carga. Aproximadamente el 70% de este transporte lo absorbía la línea del Atlántico.

Algunos de los aspectos más sobresalientes de la historia de los ferrocarriles se describirán a continuación dentro de lo que se puede identificar como los períodos de su desarrollo. Aunque los autores consultados no se refieren explícitamente a una periodización en la construcción de los ferrocarriles, todos coinciden en resaltar el papel importante de los primeros ferrocarriles en el transporte de café para su exportación, en las circunstancias del auge de los años veinte, en el tiempo que estuvieron en competencia con las carreteras y en el estancamiento y deterioro que perduran aún en el presente. Para los objetivos de esta exposición se asumen los siguientes períodos:

Primer Período: 1871 a 1914. Desde la inauguración del primer ferrocarril en Barranquilla hasta la inauguración del Ferrocarril del Pacífico entre Cali y Buenaventura. Construcción por concesiones. Construcción de los ferrocarriles cafeteros. Época del desarrollo económico orientado por el "crecimiento hacia afuera". Las guerras civiles. La guerra de los Mil Días. La colonización de ladera.

Segundo Período: 1914 a 1934. Estancamiento de la construcción ferroviaria por efectos de la primera guerra mundial entre 1914 y 1922. Intensifi-



cación en la construcción de líneas férreas por la disponibilidad de fondos provenientes de la indemnización de Panamá y de los empréstitos. Construcción de grandes obras arquitectónicas ferroviarias como las estaciones.

Tercer Período: Desde comienzo de los años treinta hasta la década de los ochenta.

Etapas de industrialización por sustitución. El ferrocarril entra en competencia con las carreteras. Estancamiento definitivo en las construcciones. Desmonte y paralización de tramos. Construcción del Ferrocarril del Atlántico.

Ferrocarriles y carreteras en operación 1914



Primer Período

La política para la implantación de los ferrocarriles en la segunda mitad del siglo pasado se fundamentó en la necesidad de crear una infraestructura de transporte moderno que fuera a facilitar y reducir los costos de exportación del café y otros productos con el fin de adquirir las divisas que el país requería para la importación de manufacturas y la cancelación de la deuda externa, parte de ella contraída con Inglaterra para el financiamiento de las campañas emancipadoras en la reciente época de la independencia. La orientación de la economía nacional que se concentraba en las exportaciones del tabaco, la quina y el añil y posteriormente en las del café, determinó que se diera lugar a una actividad

monoexportadora, situación de la cual sigue aún dependiendo el país para la adquisición de sus divisas. Fué aquella la época que se denominó de "crecimiento hacia afuera". Así, la construcción de los primeros ferrocarriles estuvo ante todo dirigida al fomento de la exportación y no al desarrollo interno, si bien indirectamente estas construcciones influyeron favorablemente en los primeros impulsos de la industrialización por la reducción en los costos de transporte para la importación de maquinaria y materias primas destinadas a la industria como fue el caso en la instalación de las primeras fábricas textiles en Medellín. La reducción de los costos de transporte causó también un descenso en los precios de las manufacturas y objetos importados de los cuales dependía el país para el general y necesario consumo.

Hasta principio de este siglo la actividad económica en Colombia se desarrollaba en núcleos o regiones autónomas aisladas unas de otras con una producción de subsistencia, orientada a la exportación, pero con escasa relación entre sí mismas.

Muchas de estas regiones ya se identificaban como áreas especializadas en la ganadería o en un determinado cultivo o explotación, como el tabaco en el Valle del Magdalena, el café en los Santanderes, Cundinamarca y el Tolima, el banano en la Costa Atlántica y la caña de azúcar en el Valle del Cauca. Otras regiones exportaron hasta finales del siglo pasado productos exóticos como la quina, el añil y el caucho, que eran productos de extracción. Algunas regiones como las de Santander y Nariño se habían desarrollado también a través de la producción artesanal de textiles y sombreros desde el tiempo de la colonia. Todas estas condiciones, como también la abundancia de la riqueza natural en metales y maderas, impulsaron igualmente la construcción de los ferrocarriles.

El inicio de esta grandiosa empresa se dió mediante la Ley 69 de 1871 de carácter general sobre el fomento de los ferrocarriles en el territorio nacional, durante el gobierno del general Eustorgio Salgar. Esta se refería a la apertura de líneas férreas que debería poner en comunicación las capitales de los Estados de Antioquia, Boyacá, Cundinamarca Magdalena y Santander con el río Magdalena.

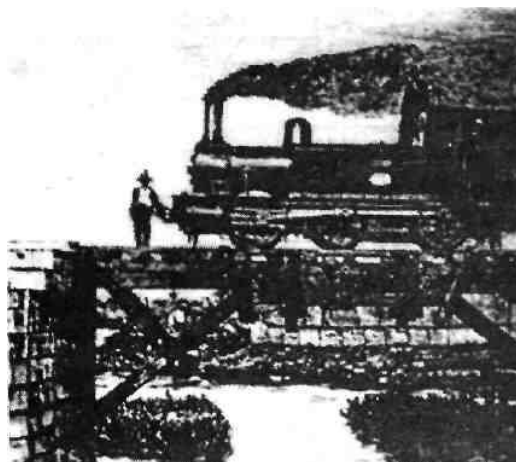
La conformación de la red férrea existente hasta los años veinte fué prácticamente determinada por la visión del gobierno del presidente Manuel Murillo Toro, concretada en la Ley 52 de 1872, la cual promovía la construcción de líneas telegráficas en el territorio nacional y concebía una red ferroviaria integrada a un sistema mixto de comunicaciones. Considerando las vías existentes, la ley planteaba proyectos para la construcción de nuevos trayectos para una comunicación interoceánica que debería partir desde Buenaventura para atravesar las partes mas pobladas de los estados de Cauca, Tolima, Cundinamarca, Boyacá y Santander y terminar en un punto del río Magdalena de fácil comunicación con el Atlántico. Además se planteaba la construcción de una línea que debería unir a Cúcuta con el río Magdalena.

Fueron innumerables los obstáculos que se presentaron en la construcción de los ferrocarriles. Entre ellos se encuentran aquellos de orden financiero por la carencia y dificultades en la consecución de divisas para los proyectos, pues el país no disponía de tecnología y recursos humanos especializados. La topografía, las lluvias, las vastas áreas inexploradas, los caudalosos ríos, la baja densidad de la población, la escasez de recursos alimenticios, las guerras civiles y otros fenómenos políticos incidieron igualmente en la lentitud y retraso de la construcción de líneas férreas en este período.

Entre las diferentes guerras civiles que se libraron, la guerra de los Mil Días causó los mayores transtornos en las instalaciones ferroviarias. Esta dejó destruidos y paralizados muchos tramos con las consecuentes inversiones para su recuperación.

Las condiciones de transporte que reinaban a la llegada de los ferrocarriles y aún hasta principios de este siglo, fueron descritas por historiadores y narradores viajeros de la época. El medio de transporte más importante en aquel entonces era la mula y el caballo, seguido por los tercios. Estos últimos eran cargadores humanos de procedencia indígena o negra que transportaban personas y mercancías por caminos inaccesibles a las bestias por su tortuosidad o por los efectos de las lluvias torrenciales. Los precios de transporte fluvial disminuyeron considerablemente con la llegada de los barcos metálicos a vapor, pero el costo del

transporte mular seguía siendo muy alto y aún superior y seguía siendo el transporte de los tercios. Debido a que la producción industrial en Colombia era prácticamente insignificante, todo tipo de artículos manufacturados tenía que ser importado. La diferencia de los precios para estos artículos en el área de influencia de los puertos fluviales y en el interior del país era muy notoria. Al contrario, los precios para los alimentos producidos en el interior, eran mucho mayores que el de aquellos mismos importados y vendidos en los valles de los ríos navegables. El tiempo utilizado para el transporte influyó igualmente sobre los precios. Por ejemplo, el recorrido desde Estados Unidos hasta los puertos fluviales en el Magdalena Medio resultaba relativamente mas corto que el requerido entre Bogotá y Honda. Así, el transporte de bienes por tonelada kilómetro entre Bogotá y Honda podía alcanzar cinco o diez veces el precio de transporte del mismo peso desde Estados Unidos hasta el mismo puerto. A diferencia de los países europeos donde inicialmente los ferrocarriles vinieron a suplantar la ineficiencia y alto costo de las vías carretables hechas para carros con tracción animal, en Colombia el ferrocarril llegó a reemplazar directamente el transporte que se realizaba por caminos y trochas. Carreteras para carros tirados por caballos sólo existían en la Sabana de Bogotá y Antioquia y el estado de los caminos era en general desastroso. El ferrocarril trajo pues como consecuencia directa el abastecimiento del transpor-



te. De la situación anterior descrita sobre el tipo de economía existente en el país en regiones aisladas entre sí y las condiciones de transporte en el siglo anterior, se puede deducir que la localización de las primeras líneas férreas obedecieron a estas circunstancias.

El mayor aliciente para la implantación del sistema ferroviario fué la creciente producción de café, producto que generaba altos costos de transporte y que era destinado a la exportación hacia los países europeos y los Estados Unidos, donde había alcanzado gran aceptación y creciente demanda. El cultivo del café que había sustituido al cultivo del tabaco, se expandió en diferentes zonas del país dadas las condiciones climáticas favorables en la mayor parte de los departamentos y la feracidad de sus tierras. Inicialmente los cultivos se hacían cerca de los ríos navegables, pero poco a poco se fueron desplazando hacia las laderas de climas templados distantes de estos. La situación dispersa de los cultivos concentrados en diferentes regiones incidió en la conformación de la red férrea, que hasta comienzos del presente siglo estuvo constituida por un grupo de pequeños tramos aislados unos de otros los cuales conectaban los principales núcleos de población pasando por las regiones productoras hasta los puertos fluviales sobre el Magdalena, el cual seguía siendo el eje principal del sistema nacional de comunicación interna.

Los productos destinados a la exportación se sacaban por caminos y trochas a lomo de mula hasta las estaciones del ferrocarril. De las estaciones se hacía el transporte hacia los puertos fluviales y allí se cargaban los vapores que los conducirían a los puertos marítimos y al exterior.

El ferrocarril de Antioquia unió a Medellín con Puerto Berrío y Amagá; el ferrocarril de la Dorada unía a esta ciudad con Ambalema; el ferrocarril de Girardot unía a esta ciudad con Bogotá; el ferrocarril del Tolima a Ibagué con Flandes y el ferrocarril del Pacífico a Cali con Buenaventura. El ferrocarril de Cúcuta, el segundo construido en nuestro país e inaugurado en 1888, unía a esta capital con Puerto Villamizar sobre el río Zulia en la frontera con Venezuela. El café colombiano proveniente inicialmente de la región de los Santanderes, buscaría su

salida hacia el Lago de Maracaibo. Posteriormente los cultivos de café se desplazaron a Cundinamarca y Tolima y más tarde al occidente del país. La extensión de los ferrocarriles cafeteros se siguió ampliando en los decenios siguientes. Además de estas líneas, hasta 1915 se habían construido otras como el ferrocarril de Cartagena, el ferrocarril de Santa Marta y el ferrocarril del Nordeste que unía a Bogotá con Tunja.

Hasta 1914 los ferrocarriles cafeteros disponían de 783 Kms. de líneas que correspondían aproximadamente al 70% de las existentes en todo el territorio nacional. Las construcciones más importantes fueron las del ferrocarril de Antioquia y las del Pacífico por el papel decisivo que desempeñaron en el desarrollo de la parte occidental de Colombia. El establecimiento del ferrocarril del Pacífico coincidió con la apertura del Canal de Panamá, hecho que también iría a influir notoriamente en la transformación de esta área, como se explicará posteriormente.

El planeamiento, ejecución y propiedad de las líneas férreas estuvieron hasta los años treinta básicamente en manos de extranjeros ingleses y pocas veces en poder de compañías nacionales privadas. Los objetivos de los constructores apuntaban más a la productividad de sus propios intereses que a los intereses de la nación. Las primeras construcciones se financiaron con el endeudamiento del Estado a través de concesiones de explotación a las líneas, dadas a las compañías por períodos que se extendían hasta noventa nueve años y en segunda medida con el respaldo de bonos. Los bonos emitidos eran negociables en el exterior y representaban un endeudamiento progresivo de la nación, debido a que estos multiplicaban su valor por los intereses corridos y por las indemnizaciones que el Estado tenía que dar cuando por su parte no se cumplían los contratos. Junto a este sistema de financiamiento los empresarios recibían en propiedad inmensas extensiones de tierras baldías para su explotación, además exenciones de aduana e impuestos nacionales, departamentales y municipales, como también en tarifas de transporte. Las condiciones contractuales de la época se pueden ilustrar con los ejemplos del ferrocarril de Panamá y el ferrocarril del Cauca. Según Alfredo Ortega la concesión a la compañía

norteamericana se hizo para su uso y posesión por el término de noventa y nueve años. El gobierno se obligó a «no construir ni permitir que otra persona o compañía extranjera construyera ningún camino de rieles en el Istmo, ni permitir que, sin acuerdo o consentimiento de la compañía se ejecutara la apertura o explotación de ningún canal marítimo entre los dos océanos!...] en la zona privilegiada!...] Durante este tiempo la compañía podía reglamentar y establecer el uso de puertos, muelles y construir cualquier clase de vías de comunicación»!...] La compañía recibió «concesión a título gratuito y a perpetuidad 96.000 hectáreas de tierras baldías... «además por la ley se le dió concesión «en plena y perpetua propiedad de todas las tierras pertenecientes al Estado en la isla de Manzanillo». Años más tarde la Compañía Americana del Canal había comprado la mayor parte de las concesiones adquiridas por la Compañía del Ferrocarril.

Para el contrato sobre la construcción del ferrocarril del Cauca, uno de los tantos que habían sido asignados al ilustre empresario cubano Francisco Cisneros, además de haber asumido una buena parte de la financiación, el gobierno nacional concedió a la compañía constructora el privilegio de explotación a cincuenta años, exenciones de impuestos y aduanas y doscientas mil hectáreas de tierras baldías. A pesar de todas estas dificultades y circunstancias, puede decirse que la construcción de los ferrocarriles fue una labor intrépida. Según los análisis económicos del historiador W. P. Mc. Greevy, los ferrocarriles cafeteros aportaron un mayor beneficio social a Colombia, que aquellos que se construyeron posteriormente en el tercer decenio con miras a la integración del mercado interno.

Segundo Período

La primera guerra mundial produjo inicialmente en Colombia un estancamiento en el movimiento del mercado externo y una consecuente merma en la disponibilidad de divisas, hecho que repercutió en una disminución en la ejecución de vías de comunicación. Sin embargo, este acontecimiento influyó positivamente en una activación de la naciente industria que ya se orientaba al consumo interno.

Durante los años veinte e inicios de los treinta, las construcciones de vías de comunicación tomaron

un ritmo antes insospechado. La necesidad de integrar la economía de los diferentes núcleos de producción y consumo en el interior del país, había sido ya reconocida en los decenios anteriores debido a las condiciones favorables de mercado que habían sido generadas por los excedentes de la producción cafetera. La activación del mercado interno sólo sería posible a través de la reorientación de la política de transportes con el mejoramiento, innovación y construcción de nuevas vías de comunicación y sistemas que permitieran integración de estos núcleos. La ampliación de la red férrea fue el principal propósito de esta política. La indemnización por la separación de Panamá llegó en el momento oportuno en que el país necesitaba los medios económicos para esta reactivación. El Estado se vió provisto de una gran capacidad financiera que le permitió hacer grandes inversiones en obras de infraestructura y en creación de instituciones. Numerosas firmas extranjeras y algunas nacionales acudieron atraídas por las perspectivas de rentabilidad con planes de financiación y empréstitos para

Transporte de café a los puertos marítimos 1932



iniciar un acometido tecnológico que iría a duplicar en menos de doce años la longitud de las líneas férreas construidas en los últimos cincuenta años e iría a impulsar en menor grado la construcción de las carreteras. El boom de los años veinte repercutió también en la realización de grandes obras de arte ingenieril y arquitectónico. Audaces construcciones como puentes, túneles, cables aéreos, terminales marítimos y acueductos, como también significativas y hermosas obras que enriquecieron la arquitectura de las ciudades, entre las que se cuentan estaciones, hoteles, hospitales, viviendas y talleres, son un valioso testimonio de la prosperidad y dinamismo de aquella época.

En términos cuantitativos globales, la construcción férrea durante este período presenta la siguiente situación: Durante el lapso en que transcurrió la primera guerra mundial hasta principios de los años veinte, los kilómetros construidos aumentaron ligeramente. Este escaso incremento de 315 km se dio en el ferrocarril de Antioquia, en el de la Sabana, en el de Santa Marta y en la iniciación del ferrocarril de Caldas. Pero en el lapso entre 1922 y 1934 aumentó considerablemente la capacidad nacional de 1.481 kms a 3.262 kms construidos, es decir en más de un 100%. En este período la red férrea alcanzó la mayor extensión durante su historia. Este último aumento vino a favor de los ferrocarriles de Antioquia, del Pacífico y del Tolima, los cuales duplicaron su capacidad, mientras los de La Sabana y los de dos Centrales del Norte la triplicaron. En el mismo intervalo fueron construidos el ferrocarril de Nariño, el de Ibagué y el de Caldas que apenas habían sido iniciados en el período anterior, y otros de menor importancia.

Al finalizar los años veinte, existía una concepción clara sobre la planificación de la red ferroviaria dentro del sistema vial del país. La red proyectada hacía el futuro inmediato comprendía un total de 5.251 kms, de los cuales habían en 1927, 2.420 en funcionamiento. En proyectos que comprendían un total de 2.297 kms se habían iniciado trabajos para la ampliación de la red y 534 kms que consideraban proyectos para realizar posteriormente.

Al principio de los años treinta se habían interconectado diferentes tramos y con ello se eliminó una buena parte de los transbordos,

produciendo así un efecto positivo en los cortos del proceso de carga y descarga. El volumen de carga y pasajeros transportado por los ferrocarriles había alcanzado su mayor eficiencia y rendimiento y su participación dentro de los demás sistemas de transporte ocupaba el primer lugar. La extensión de los kilómetros en servicio superaba a la de las carreteras. La red planteada en esta época sólo alcanzó a realizarse en un 60%. La política nacional de transportes iniciada por el partido liberal en 1930 significaría el abandono de un sistema nacional de ferrocarriles en favor de una política vial que se iría a concentrar en el ensanchamiento de la red de carreteras. Fueron numerosos los proyectos y contratos sobre ferrocarriles, tranvías y cables aéreos, que se hicieron en este tiempo. Entre los que apenas se iniciaron o que nunca se llegaron a ejecutar hasta el presente, se encuentran los siguientes: Ferrocarril de Ibagué a Armenia. Ferrocarril Cúcuta-Río Magdalena. Ferrocarril del Carare. Ferrocarril Riohacha-Sierra Nevada de Santa Marta. Ferrocarril Pasto-Guapi. Ferrocarril Cúcuta-Pamplona. Ferrocarril Medellín-Urabá. Ferrocarril de Oriente., entre Bogotá y Villavicencio. Ferrocarril Neiva-Florencia. Ferrocarril Popayán-Pasto y otros.

En cuanto al desarrollo económico e industrial que tuvo lugar en Colombia a partir de los años treinta, tres factores fundamentales influyeron directamente en las condiciones favorables que lo irían a posibilitar. En primer lugar la existencia de un mercado interno y una industria nacional incipiente; en segunda medida la política estatal de transportes de los años veinte y la disponibilidad de fondos y préstamos que permitieron las grandes obras de infraestructura como los ferrocarriles, y finalmente la crisis mundial que obligó al país a producir artículos de consumo que anteriormente tenía que adquirir del extranjero, fenómeno que se denominó «industrialización por sustitución».

Tercer Período

La política estatal del transporte orientada a la expansión intensa de las carreteras tuvo sus primeras manifestaciones después de la guerra de los Mil Días cuando se expidió durante el gobierno del General Rafael Reyes un plan para el mejoramiento del sistema de transporte y la construcción de carreteras.

Después de la crisis de 1929 que tuvo como efecto la revitalización y crecimiento acelerado de la industria, la creciente presión del vehículo automotor como un medio de transporte flexible se presentó como una alternativa más practicable y eficaz para la integración del mercado interno y por tanto para una mayor articulación entre las diferentes regiones del país.

Así como los ingleses habían construido y financiado una gran parte de los ferrocarriles con miras a la ampliación del mercado de la industria ferroviaria producida en el exterior y por las perspectivas de rentabilidad que a largo plazo les aseguraban las concesiones, la construcción de las carreteras obedeció también al interés de la industria automoviliaria norteamericana en la expansión de sus mercados en América Latina. La nueva política de transporte fué promulgada por el ministro de Obras Públicas Germán Uribe Hoyos, cuando después de cuarenta y cuatro años de interrupción el partido liberal volvió a subir al poder en 1930 con el presidente Olaya Herrera. Un año más tarde, el Congreso había aprobado el programa que daba prioridad al ensanchamiento de la red de carreteras, cuya extensión en las principales vías era en ese momento inferior a la de la red ferroviaria en explotación. La conexión de tramos de ferrocarril concluidos a principio de los años treinta permitieron la integración de varias regiones fueron prácticamente las últimas obras de esa hermosa y pujante época en la que los ferrocarriles fueron un factor determinante en el desarrollo del país y mantuvieron por varios decenios la primacía entre los demás sistemas de transporte. En los años treinta el transporte masivo de carga y pasajeros era abastecido primordialmente por el ferrocarril. A partir de la cuarta década el ferrocarril entró en competencia con el vehículo automotor y veinte años más tarde el sistema de carreteras había alcanzado una clara supremacía sobre éste. Actualmente aproximadamente el 90% del volumen de carga es transportado por carreteras y el transporte de pasajeros por ferrocarriles ha desaparecido.

El abandono, deterioro, desmonte y paralización de las líneas férreas obedeció a la carencia de una planificación integrada de los diferentes modos de transporte que tuviera en cuenta su com-

plementariedad y no la sustitución de los ya existentes. La falsa concepción reflejada en las acciones siguientes, suponía que la dedicación exclusiva a la construcción de las carreteras como sistema prioritario para el tiempo futuro, implicaría la sustitución y el abandono paulatino de los ferrocarriles. La nueva política no dió peso significativo a un sistema intermodal en el cual se planteara la continua renovación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria que en ese momento estaba funcionando en su totalidad. Desde entonces comenzó a considerarse el sistema férreo como un sistema obsoleto, como algo que ya no valía la pena mejorar. El desmonte y paralización de las líneas comenzó en 1933 con la construcción de las carreteras de Cúcuta a Puerto Villamizar y a Pamplona a expensas de la carrilera. Años más tarde, fueron desmontados los rieles que unían a Tumaco con el Diviso para dar paso sobre su banca a la carretera. La suspensión de tramos se dió por diferentes motivos, pero principalmente por considerarlos no rentables o innecesarios ya que algunas carreteras se habían trazado en dirección paralela a éstos. Entre las líneas suspendidas o desmontadas se encuentran además: El ferrocarril de Barranquilla (o Bolívar) desmontado en 1940 debido a la apertura de las Bocas de Ceniza; el ferrocarril de Cartagena a Calamar suprimido en 1951 por la reapertura del Canal del Dique; en 1955 quedaron desconectadas las líneas de Manizales y Pereira de la red nacional, por el levantamiento de sus rieles en el área de Pereira, consecuencia de una acción cívica que solicitó del gobierno el traslado de la estación central y la desviación de la carrilera hacia las afueras de la ciudad; también fueron suspendidas las líneas entre Cartagena y Sincerín, donde existe un ingenio azucarero, entre Suárez y Popayán, entre Quimbaya y Armenia y otras.

En los años ochenta había líneas que se consideraban «en funcionamiento» y que en realidad presentaban un servicio muy ocasional; tal es el caso del tramo entre La Caro y Barbosa que pasa por Chiquinquirá, en donde transcurrían meses sin que pasara un tren. La conexión férrea entre el departamento de Antioquia y el Océano Pacífico estuvo interrumpida por más de diez años. Los materiales provenientes de los cortes a media ladera que se ejecutaron para construir la Carretera Troncal de

Occidente fueron arrojadas al río Cauca; el lecho del río subió y en 1972 una creciente sepultó la línea a partir de La Felisa.

En resumen, haciendo un cálculo global de la longitud de los tramos que se ha suspendido o desmontado definitivamente en este último período, se puede concluir que estos suman un total de ochocientos Kilómetros aproximadamente. En 1934 estaban en funcionamiento 3.262 kms, en 1949 2.983; en 1961 3.431 y en 1980, 2.900 kms. El aumento de la extensión entre 1949 y 1961, se debe a la construcción del ferrocarril del Atlántico que entró en funcionamiento en este último año. La disminución posterior se debe a la suspensión de los servicios de Pereira a Manizales, Cartago y Armenia, a la paralización de la línea entre Suárez y Popayán y a la interrupción entre Cartago y la Felisa.

Las obras más importantes construidas en los últimos decenios fueron el empalme del ferrocarril de Antioquia con el ferrocarril del Pacífico en 1946 y el ferrocarril del Atlántico. La construcción de este último obedeció a las mendaciones de la Misión Curie que en 1950 propuso la integración ferroviaria regional con la construcción del ferrocarril del Atlántico y del tramo faltante entre Ibagué y Armenia. El trazado e iniciación de este último tuvieron lugar a principios de los años treinta, obras que fueron suspendidas debido al auge que tomaron las carreteras. La necesidad de realizar esta última obra, y la de construir el ferrocarril del Carare, cobró en el decenio anterior gran actualidad. La carretera que une a Ibagué con Armenia no tiene las especificaciones necesarias para abastecer el tipo de tráfico y carga que se mueve en la pesada travesía de la cordillera central. La construcción del tramo faltante (por túnel) posibilitaría el traslado directo de carga hacia Buenaventura de las regiones que no tienen acceso a la red en el occidente del país. El transporte de carga entre Puerto Salgar y Bogotá es ineficiente y está limitado a bajas velocidades y baja capacidad de arrastrarse debido a los fuertes declives y al estado de la carrilera. El restablecimiento de la vía entre La Caro y Barbosa y su prolongación hasta el río Magdalena atravesando la región del Carare, permitiría una mayor capacidad y además iría a influir positivamente en el desarrollo de esta región.

Influencia de los ferrocarriles en la ocupación del territorio en Colombia

Los ferrocarriles desempeñaron un papel importante en la ocupación del territorio colombiano. A nivel rural influyó en forma significativa en la ampliación de la frontera agraria principalmente en los cultivos del café. En el ámbito urbano influyó notoriamente en la transformación del sistema urbano por el impulso al crecimiento y desarrollo de ciudades y por la creación de nuevos asentamientos.

Concretizando lo anteriormente expuesto se puede concluir que en una primera fase los ferrocarriles influyeron en la conformación de las regiones productoras agrícolas, en la época del "crecimiento hacia afuera", en la cual la economía nacional estaba orientada al consumo de subsistencia y a la exportación. La función principal de los ferrocarriles como un sistema innovador, consistió en el mejoramiento del transporte (capacidad, costos, tiempo...) entre los principales núcleos urbanos, las áreas de producción y los puertos de embarque fluvial y marítimo. Esta etapa estuvo relacionada con la



expansión del café, primeramente en los Santanderes, en Cundinamarca y Tolima, y posteriormente en Antioquia y el viejo Caldas en la última fase de la colonización antioqueña. En el Valle del Cauca con los cultivos de la Caña de *Azúcar* y la creación de grandes ingenios y en la costa atlántica con el cultivo del banano. Como se anotó anteriormente, los primeros ferrocarriles se distribuyeron sobre el territorio en tramos dispersos, situación que obedecía al aislamiento de las regiones entre sí. En una segunda fase que se inició en los años veinte, la expansión de las líneas férreas se orientó a la consolidación y articulación de las regiones, debido a la orientación de la política económica a la integración del mercado interno y más tarde a la necesidad de conectar las líneas o redes del interior sobre un eje que fuera a comunicar con el océano Atlántico. La construcción de nuevas líneas conectaron tramos dispersos uniendo regiones y ensanchando la red en otras direcciones. La integridad y funcionamiento de lo que se pudiera denominar como una red nacional dejó prácticamente de existir por el desmonte y paralización de líneas y la consecuente interrupción entre las regiones.

El mayor impacto de los ferrocarriles sobre el desarrollo regional y urbano se atribuye principalmente a la conformación del cordón de desarrollo entre los departamentos de Antioquia, los del Viejo Caldas y el Valle del Cauca como también al desarrollo del área norte del departamento del Atlántico. La evolución de Cali, Barranquilla, Manizales y Pereira vino a evitar la primacía urbana de una o dos ciudades del territorio nacional con gran distanciamiento de las demás como es el caso en otros países del continente. La influencia de los ferrocarriles en la ocupación espacial puede apreciarse a través del análisis de diferentes factores, cuyo estudio puede ser objeto de una investigación profunda. Aquí vale la pena hacer referencia a dos indicadores importantes: Por una parte, la evolución del volumen de carga y de pasajeros transportados desde que comenzó a funcionar el ferrocarril en una determinada región hasta el momento en que el transporte férreo entró en competencia con las carreteras; por otra, el desarrollo demográfico de los núcleos urbanos que estaban situados o que se generaron dentro del área de influencia inmediata por donde pasaban las

líneas férreas, dentro del mismo período. Las cifras globales para la región occidental demuestran que los mayores flujos de carga ferroviaria se alcanzaron cuando al finalizar los años veinte el ferrocarril de Caldas se encuentra en pleno funcionamiento y se une con el ferrocarril del Pacífico. La integración de estas dos redes con el ferrocarril de Antioquia vino a organizar el cordón de desarrollo en el Occidente de Colombia, en el momento en que las carreteras no habían desplazado completamente a los ferrocarriles. La apertura del canal de Panamá incidió decisivamente en la orientación del flujo de carga de la región occidental hacia Buenaventura debido al descenso de costos del transporte hacia el exterior que se veían reducidos por las bajas tarifas de transporte marítimo que sustituía al terrestre entre el interior del país y la costa sobre el Océano Atlántico. Además el movimiento de carga entre el interior del país y las naciones situadas sobre el Océano Pacífico se hacía fundamentalmente por vía férrea y vía marítima, evitando así el uso de transporte fluvial.

La implantación de los ferrocarriles no contribuyó significativamente al aumento del número de poblaciones ni al ensanchamiento de la malla urbana nacional, que al finalizar el siglo anterior ya se encontraba definida en la forma como existe actualmente.

Antes de llegar los ferrocarriles, la mayor parte de las poblaciones y ciudades se encontraban unidas por una red de caminos y por vías fluviales. Las últimas fundaciones que fueron muy numerosas, se hicieron en el siglo pasado durante la colonización antioqueña. Así, la influencia de los ferrocarriles fue mayor en la conformación del sistema urbano en Colombia, por el cambio que iría a generar en los niveles de jerarquía de diferentes núcleos como por ejemplo sobre el crecimiento de Barranquilla y Cali, ciudades que pasaron a ocupar un puesto entre las cinco mayores del país.

El ferrocarril también tuvo influencia sobre el desarrollo de los puertos de Buenaventura, Tumaco, Puerto Berrío, Puerto Wilches e igualmente en la revitalización de Santa Marta en los últimos años. También en otras ciudades a donde a principios del siglo se transportaba todo tipo de artículos de consumo y maquinaria para el montaje de industrias como en el caso de Medellín y donde además tenía

lugar la comercialización de los productos como el café y por lo tanto había un movimiento monetario. Algo similar sucedió con Manizales, Armenia y Pereira. La convergencia de varias líneas en algunas de estas ciudades como en Bogotá, Cali y Pereira contribuyó igualmente a su desarrollo, pues estos puntos de cruce eran lugares estratégicos en el movimiento de carga y pasajeros procedentes de diversas direcciones. El caso de Barranquilla y Puerto Berrío tiene su particular importancia por ser los principales nodos entre el transporte férreo y el transporte fluvial. Estas ciudades son puertos terminales de transbordo sobre el río Magdalena. Barranquilla se desarrolló como ciudad a partir de la instalación del ferrocarril; su crecimiento económico y físico tomó tal impulso que en pocos años desplazó en importancia comercial a Santa Marta y Cartagena; el florecimiento de su economía permitió en esta ciudad la instalación de las primeras industrias metalmeccánicas en Colombia. El viaje en tren de Barranquilla al mar gozó por mucho tiempo gran popularidad y este movimiento generó el asentamiento de caseríos, quintas y lugares de recreación. Puerto Berrío alcanzó su mayor auge mientras estuvo garantizado el movimiento entre el interior de Antioquia y el Océano Atlántico. Después esta población entró en un período de estancamiento y decadencia, del cual se iría a recuperar muchos años más tarde.

Fueron relativamente pocos los núcleos urbanos que se fundaron o nacieron como consecuencia de la construcción de los ferrocarriles. El más importante de ellos fue Puerto Berrío en Antioquia, fundado por Francisco Cisneros en 1875 al iniciarse la construcción de la línea que uniría al río Magdalena con Medellín. Sobre este mismo tramo, de algunas estaciones rurales, se fomaron municipios como Caracoli, Cisneros y Yolombó. En el departamento del Valle un campamento ferroviario evolucionó a lo que hoy es la población de Dagua, asentamiento que se convirtió en municipio cuando se construyó el ferrocarril del mismo nombre, el cual lo iría a unir con el puerto marítimo de Buenaventura. En Cundinamarca en 1938 fué trasladada la población de Puerto Liévano con el nuevo nombre de Puerto Salgar a un lugar más apropiado para el atracó de los barcos de vapor, de donde se efectuaría el

transbordo de carga y pasajeros al ferrocarril que comunicaría con el interior de este departamento y con Boyacá.

El impacto urbano

A nivel de todo el país, como se mencionó anteriormente, el mayor impacto urbano se produjo sobre el impulso al crecimiento de las ciudades, lo cual evitó la excesiva concentración urbana y generó un cambio en los niveles de jerarquía. El impacto ocasionado particularmente sobre las distintas poblaciones y ciudades presenta situaciones diferentes y varía en intensidad y escala según el asentamiento. En términos generales los impactos urbanos se pueden entender por la incidencia de los ferrocarriles sobre la estructura urbana, su influencia en el orden funcional de la ciudad y por los efectos de orden social y ambiental.

Las líneas férreas han influido sobre la forma de las ciudades por cuanto han propiciado sus tendencias de crecimiento en una determinada dirección. Esto se puede constatar claramente en el proceso de crecimiento de la ciudad de Bogotá por la influencia del Ferrocarril de La Sabana en dirección occidente hacia Facatativá y del Ferrocarril Central del Norte en dirección Puente del Común-Zipacquirá. El impacto sobre la conformación física urbana se puede apreciar igualmente por la función limitante al crecimiento cuando las líneas corrían tangencialmente al casco urbano; con el auge de la expansión urbana, las carrileras quedaron insertadas dentro de la ciudad asumiendo la función de una molesta barrera para el desarrollo e integración de las actividades mediatas a lo largo de la vía y la interrelación de los sectores. El crecimiento urbano y el aumento del flujo automotor exigían un mejoramiento en la funcionalidad de la red vial, por lo cual las líneas tuvieron que ser desplazadas a la periferia como sucedió en Bogotá con la línea del Ferrocarril Central del Norte, lo cual permitió construir la Avenida Caracas y la Autopista sobre los derechos de vía del Ferrocarril. Algo similar sucedió con la Avenida Ciudad de Quito (Carrera 30) que pudo construirse sobre el trazado del ferrocarril del Nordeste tras su desplazamiento hacia el occidente de la ciudad. A través de esta transformación

antiguas carrileras se convirtieron en ejes direccionales espaciales de comunicación de la ciudad. El impacto potencial del Ferrocarril en las ciudades de Medellín y Bogotá se dará por la adaptación de las líneas para el transporte masivo, lo cual generará una gran transformación en el uso, densificación, funcionalidad y costo del suelo, como también efectos sobre el transporte automotor, flujos de pasajeros e impactos sobre el medio ambiente.

Los ferrocarriles pueden considerarse como un elemento estructurante de la ciudad no solamente por su efecto sobre el crecimiento y la forma urbanas, sino también en el sentido de que las líneas férreas pueden ser un elemento de afectación a la continuidad de la trama urbana y a la relación de los sectores de la ciudad. La forma como la línea remata en la ciudad incide igualmente sobre la malla urbana, como en el caso de las estaciones terminales de Bogotá y Medellín o de estaciones de paso como lo fué en Manizales y Pereira. En algunas poblaciones menores de poco crecimiento la trama urbana no sufre alteración mayor pues el trazado de la línea y la ubicación de las estaciones sucede tangencialmente. En otras poblaciones el desarrollo urbano que al comienzo se dió sobre un lado de la carrilera alrededor de la estación, se extiende posteriormente al otro costado quedando esta incrustada dentro de la misma malla urbana. En otros casos existe una interrelación de la trama urbana con la línea férrea a través de un espacio público el cual sirve de lugar intermedio entre la estación y la ciudad como se puede apreciar en la ciudad de Cartago. El acelerado crecimiento urbano en las grandes ciudades en relación con los ferrocarriles ha generado desarrollos particulares tales como aparición y ensanchamiento de áreas industriales, enormes superficies de talleres y bodegas incrustados en la ciudad, pero también utilización inadecuada y deteriorante de las franjas de aislamiento contiguas a las carrileras destrozadas e invadidas por tugurios, desechos y malezas, montones de vagones corroídos por la lluvia y el

tiempo, sumado a ello una carga en costos de vigilancia y un impacto negativo de afeamiento a la estética urbana. El impacto urbano se puede apreciar igualmente en función de la influencia de las estaciones sobre el espacio público, la vivencia y el ambiente de las ciudades por la presencia de los trenes en los tiempos de prosperidad, pero también por un efecto positivo en el valor de uso, e imagen urbana, generado por la singularidad y valor arquitectónico de las construcciones ferroviarias, entre las cuales, las de mayor significado son las estaciones.

Bibliografía

- BEJARAÑO, JESÚS, *El Régimen Agrario de la Economía Exportadora. IV*
CONGRESO SUDAMERICANO DE
FERROCARRILES, 1941(?). LATORRE, EMILIO,
Transporte y Crecimiento
Regional: el caso colombiano en el Siglo xx,
1983. LATORRE, GABRIEL, *Francisco Javier*
Cisneros y
el Ferrocarril de Antioquia.
MCGREEVY, WILLIAM PAUL, *Historia*
Económica de Colombia 1845-1930.
MONSALVE, DIEGO, *Colombia Cafetera*, Libro
Azul de Colombia, 1918. ORDUZ DUARTE,
ALFONSO, *Pasado, presente y*
futuro de los Ferrocarriles Nacionales, 1980.
ORTEGA D., ALFREDO, *Los Ferrocarriles*
Colombianos, 1920.
- *Los Ferrocarriles Colombianos - La última*
Experiencia Ferroviaria 1920 a 1930.

Nota del Autor

Este ensayo se limita hasta mediados de los años ochenta. No contempla eventos de los últimos diez años, entre los cuales se encuentra el proceso de privatización del ferrocarril, la creación de Ferrovías y la restauración de algunos tramos para el transporte de carga.