



Tzintzun. Revista de Estudios Históricos

ISSN: 1870-719X

ISSN: 2007-963X

tzintzun83@hotmail.com

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo
México

Camargo Bonilla, Yeniffer
HISTORICIDAD DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA, UN PROCESO DE TRANSICIÓN Y RUPTURAS
Tzintzun. Revista de Estudios Históricos, núm. 69, 2019, -Junio, pp. 193-217
Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo
México

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=89860728007>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

UDEM
redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

HISTORICIDAD DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA, UN PROCESO DE TRANSICIÓN Y RUPTURAS

YENIFFER CAMARGO BONILLA



RESUMEN

El objetivo central del artículo es dar cuenta de la transición de los sistemas de transporte en Colombia, para ello, se incorporaron algunos elementos del contexto en que éstos fueron instaurados, así como ciertas transformaciones económicas que lo propiciaron. Establecer un panorama general de los transportes implicó, por un lado, analizar las políticas económicas que han atenuado las variaciones, limitaciones y potencialidades de cada medio y, por otro, tener en cuenta una serie de elementos (geográfico, cultural, económico) que determinan su funcionamiento a nivel local, regional o nacional.

Palabras Clave: Colombia, camión, ferrocarril, navegación, transporte.



Yennifer Camargo Bonilla
Universidad Autónoma de Zacatecas
Correo electrónico: yenis3033@gmail.com
Tzintzun. Revista de Estudios Históricos · Número 69 (enero - junio 2019)
ISSN: 1870-719X · ISSN-e: 2007-963X

HISTORICITY OF TRANSPORT IN COLOMBIA, A PROCESS OF TRANSITION AND RUPTURES

Abstract

The central objective of the article is to account for the transition of transportation systems in Colombia, for this, some elements of the context in which they were introduced were incorporated, as well as certain economic transformations that propitiated it. Establishing a general panorama of transport involved, on the one hand, analyzing the economic policies that have mitigated the variations, limitations and potentialities of each medium and, on the other, taking into account a series of elements (geographical, cultural, economic) that determine its functioning at the local, regional or national level.

Key Words: Colombia, truck, railroad, navigation, transport.

HISTORICITÉ DES TRANSPORTS EN COLOMBIE, UN PROCESSUS DE TRANSITION ET DE RUPTURE

Resumé

L'objectif principal de l'article est de rendre compte de la transition des systèmes de transport en Colombie. Certains éléments du contexte dans lequel ils ont été introduits ont été intégrés, de même que certaines transformations économiques qui l'ont favorisée. Établissant un panorama général des transports impliqués, d'une part, analysant les politiques économiques ayant atténué les variations, les limites et les potentialités de chaque support et, d'autre part, prenant en compte une série d'éléments (géographiques, culturels, économiques) son fonctionnement au niveau local, régional ou national.

Mots clé: Colombie, camion, chemin de fer, navigation, transport.

INTRODUCCIÓN



El trabajo intenta dar respuesta a las preguntas ¿cómo fue el proceso de consolidación y transición de los sistemas de transporte? y, ¿qué impactó generaron en la vida económica y en la configuración espacial de Colombia? Para responderlas, se retomaron algunos aspectos abordados por la historiografía que evidencian los problemas en su operatividad; la falta de encadenamiento productivo entre los medios de movilidad imperantes en el territorio colombiano: navegación a vapor, ferrocarriles, y autotransporte; y la evolución de cada uno de éstos conforme el interés político y las demandas económicas del contexto.

Por su parte, las investigaciones históricas que más han profundizado sobre el tema, su infraestructura y su prospectiva en la historia económica colombiana, señalan que el análisis de sus cambios y permanencias permite aproximar a algunos procesos del devenir de la economía del país. Si bien, en el trabajo no se profundiza en éstos, se intentó resaltar la correlación entre dichos procesos, el Estado como agente central de la política de fomento de la actividad transportadora y sus vínculos a intereses empresariales, los cuales se abordaron mediante casos o ejemplos, que ratifican cómo el despliegue del transporte en Colombia dependió de relaciones clientelares y afines de sectores específicos, quienes determinaron de cierto modo la estructura de los proyectos de comunicación e infraestructura. Ahora bien, el peso de los grupos gobernantes se justifica en la perspectiva neoinstitucional, que busca entretejer el artículo. En ésta se destaca el rol de las instituciones como limitante o posibilitador de las transformaciones históricas generadas hacia o

por un rubro específico, es decir, los marcos institucionales aseguran o restringen la operatividad, los riesgos y la trayectoria de cualquier actividad productiva.¹

Ciertamente, la finalidad no es discutir historiográficamente con las posturas de los autores respecto a la funcionalidad económica, el bienestar social, y las metodologías empleadas para analizar el tema. Por el contrario, se pretende ofrecer una mirada a largo plazo de la instauración, crecimiento y posible vinculación de los medios de comunicación y transporte, en la cual, se advierta algunas divergencias regionales, pues, se considera que la operatividad y objeto del transporte en Colombia no obedeció a un proceso homogéneo o global. En tanto, la introducción y empleo de los sistemas de movilidad en las regiones del país se dio conforme a las necesidades socioeconómicas, las condiciones topográficas, y el interés político vinculado a las transiciones en el Poder Ejecutivo. Es decir, los tiempos en los que se establecieron, construyeron o utilizaron los sistemas ya mencionados variaron, incluso las técnicas y el presupuesto destinado fueron distintos entre espacios estratégicos y zonas excluidas de la política pública.

En este orden de ideas, se considera que la problemática de los transportes es fundamental para entender el grado de integración social y cohesión económica regional interna que han alcanzado los distintos territorios a partir del uso y trazado de los mismos. Se corroboró a lo largo del documento que la movilidad de mercancías o personas dependió de las demandas económicas y las dinámicas espaciales de los tejidos productivos propios de cada una de las regiones del país, así, la entrada en función de uno u otro sistema de transporte estuvo determinada por un lado, de los intereses políticos de los espacios regionales, y por el otro, de los proyectos de modernización de finales del siglo XIX y principios del XX.

En función de lo anterior, el artículo se divide en cuatro apartados: en el primero, se matiza la categoría transporte, la perspectiva del trabajo y las condiciones generales bajo las cuales operaron los medios de movilidad en Colombia. En el segundo, se expuso el papel central del Río Magdalena como arteria de comunicación de los puertos con el interior, y la relevancia de los

¹ DOUGLAS, North, "Some fundamental puzzles in economic history/development", 1995, p. 13, en <http://econpapers.repec.org/paper/wpawuwpeh/9509001.htm> [consultado el 30 de marzo de 2016].

puertos para la conexión del mercado interno con el externo, en éstos se matizó algunas diferencias en cuanto a construcción, impacto económico y participación en la movilidad de mercancías. En el tercero, se mostró el devenir de los ferrocarriles, los primeros proyectos, las principales rutas y la relación de éstos con dos procesos económicos: la expansión de la economía cafetera y la participación de empresas extranjeras en su construcción. Finalmente, en el cuarto apartado se evidenció la llegada de los primeros camiones y su vínculo con el autotransporte de carga como un nuevo sistema de transporte que supliría algunas desventajas de la red férrea. La propuesta estructural del trabajo responde al aporte del mismo, un estudio de larga duración que aglutine algunos de los puntos de ruptura y permanencia en la configuración del transporte colombiano.

PERSPECTIVA GENERAL DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA

El transporte es un servicio que ha existido desde siempre en la vida y cotidianidad de los pueblos. Sus cambios derivan, por una parte, de las necesidades y exigencias de la población en busca de mejores condiciones de movilidad comercial e individual y, por otra, de las tensiones y desórdenes generados al interior de cada sistema, es decir, los problemas acarreados desde la compleja articulación de la geografía, la economía, la sociedad y las políticas institucionales del Estado. No podemos olvidar que el transporte, ya sea de empresa privada u oficial, es un servicio público que tal como señala Darío Samper, es indispensable para la mayoría de los habitantes.² Por lo tanto, ha constituido un foco de intervención e inversión para el Estado, es decir, el transporte ha sido parte integral de la política económica estatal, que se ha encargado de articular en forma funcional a los puertos, líneas férreas y caminos o carreteras.

El análisis de la actividad transportadora en Colombia ha suscitado varios debates acerca de su impacto en el desarrollo económico nacional. Emilio Latorre³ considera a algunos autores que responden al interrogante: ¿cómo los transportes introducen nuevos escenarios sociales? Esta inquietud nos ayuda

² SALAZAR MONTOYA, Jaime, *Introducción al estudio del transporte*, Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 2001. p. 12.

³ LATORRE, Emilio, *El transporte y el crecimiento regional en Colombia*, Bogotá, Fondo Editorial CEREC, Universidad de los Andes, 1986, pp. 39-47.

a comprender mejor la historia de los transportes, en la medida que conduce a un acercamiento de factores implícitos o presentes, en la constitución de cualquier empresa y sistema de movilidad. En primer lugar, el impacto en las redes de comunicación y la relación de una población y unas regiones dispersas en un espacio geográficamente diverso; en segundo lugar, la estimulación del sector industrial; en tercer lugar, el atraso de nuestros medios de transporte a raíz de la inestabilidad política y el interés particular de los gobiernos; y por último, el crecimiento urbano.

El transporte en Colombia surgió como medio básico para la integración de un país diverso en regiones, topografía e historia, “el avance de este no es más que el recorrido de las necesidades de una sociedad cambiante que poco a poco se da cuenta del acelerado mundo en el que habita.”⁴ Desde esa perspectiva, historiar el transporte se entiende como el análisis de las infraestructuras y diversos sistemas de movilidad que impactaron en el desempeño económico, los procesos productivos sectoriales, y la vida social. A éste se asocian cadenas de movimiento, flujos territoriales, factores de distribución, y mecanismos de coordinación entre tecnologías, normatividades y agentes que se involucraron en la integralidad y consolidación de mercados.⁵

En Colombia la primera aplicación práctica de un modo de transporte se remite a las comunidades prehispánicas, quienes en su afán de intercambio o trueque comercial empezaron a recurrir a distintas formas de movilidad que incluso repercutieron en su sistema de organización.⁶ Sin embargo, las condiciones topográficas del país dificultaron un avance en los medios de comunicación y las formas de interconexión socioeconómica de sus regiones; en el siglo XIX, el mal estado y direccionamiento de los caminos de herradura hizo que los animales de mayor resistencia en carga se vieran incapacitados para trasladarse desde los espacios de origen a otros lugares, así lo manifiesta Rafael Darío Muriel cuando menciona que en épocas de invierno los “cargueros humanos” eran más seguros que las mulas o recuas, en tanto, éstos operaban

⁴ CRUZ SANTOS, Abel, *Por caminos de tierra, mar y aire*, Bogotá, Editorial Kelly, 1973, p. 14.

⁵ GUAJARDO SOTO, Guillermo, “Infraestructura y logística en la historia económica: una contribución a partir de los casos de Chile y México, 1850-1970”, en *América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación*, vol. 22, núm. 2, 2015, pp. 1-8.

⁶ ACUÑA RODRÍGUEZ, Blanca, “Circulación indígena de sal e integración socioeconómica en la sierra nevada del Cocuy”, en *Revista Virajes*, núm. 8, enero-diciembre de 2006, pp. 5-9.

acorde al tipo de mercancía transportada, las condiciones del terreno y el trazado de las vías, además fueron un medio más rápido y eficiente.⁷

A pesar de mostrar al transporte como un sector fundamental para el crecimiento de la economía nacional, los gobiernos no desarrollaron proyectos de modernización y expansión, capaces de dinamizar la movilidad, los mercados, la inversión y la actividad empresarial. Si bien, la legislación propuesta durante gran parte del siglo XIX manifestaba la necesidad de emprender programas de mejora en la infraestructura como un principio imprescindible en la construcción del Estado-nación; aun entrada la pasada centuria el uso del arriero era cada vez mayor. Mientras otras regiones de América Latina evidenciaban procesos de cambio, modernidad y externalidades, en Colombia persistían dificultades de comunicación en razón a su posición geográfica y por la falta de innovación tecnológica para implementar nuevas redes.

El siglo XIX y buena parte del XX como señala Jaime Salazar Montoya,⁸ fueron conflictivos en términos de vías de comunicación y transporte, aún se continuaba con una polarización y segregación de ciertas zonas “improductivas”. Esta situación se reflejaba en la existencia de tramos sueltos de ferrocarriles, volúmenes de tráfico muy reducidos en ciertos lugares que optaron por promover el mercado local, y la duración casi interminable de viajes que no superaban más de cincuenta kilómetros. Así lo narraba Salvador Camacho Roldán en su viaje Bogotá-Magdalena cuando planteaba que era un recorrido costoso y largo, pues, debía hacer uso de varios arrieros y posadas de estadía.⁹

Aunque el escenario del transporte en Colombia fue complejo, la posición geoestratégica del país en medio de dos mares, y tres zonas fronterizas favoreció un uso diferencial y regionalizado de los sistemas de movilidad. Es decir, las condiciones geográficas, socioeconómicas y políticas posibilitaron un desarrollo heterogéneo del transporte, mientras en Antioquia a finales del siglo XIX se invertían grandes esfuerzos en el ferrocarril; Honda, Girardot, La

⁷ MURIEL, Rafael Darío, “Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano. 1850-1920”, en *Revista Lecturas de Economía*, núm. 10, enero-abril de 1983, p. 6.

⁸ SALAZAR MONTOYA, Jaime, *De la mula al camión, apuntes para una historia del transporte en Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo Editores, 2000, pp. 17-21.

⁹ CAMACHO ROLDÁN, Salvador, *Notas de Viaje. Colombia y Estados Unidos de América*, Bogotá, Archivo de la Economía Nacional, Banco de la República, tomo I, 1973, pp. 50-76.

Dorada,¹⁰ entre otros, en el Caribe y algunas regiones del interior se potencializó al río Magdalena, ratificando la imagen que tenía como la principal arteria fluvial de Colombia.

EL MAGDALENA EN CONEXIÓN A LOS PUERTOS, ARTERIA FLUVIAL Y RED COMERCIAL

El río Magdalena constituyó desde la época colonial la vía de comunicación de mayor importancia. Los españoles, tras una pronta expedición enviada por García de Lerma, señalaron que éste no solo servía de guía o ruta para llegar al Perú, sino que era el mecanismo de tráfico de víveres y alimentos necesarios para mantener a las tropas.¹¹ Incluso por el río fue posible el reconocimiento espacial de Colombia y el acercamiento a las comunidades indígenas. A pesar de los obstáculos de navegación, desde 1823 se concedió a un comerciante alemán, Juan Bernardo Elbers, la posibilidad de crear una compañía de transporte que ofreció inicialmente el servicio de buques tradicionales y luego importó por primera vez barcos de vapor hechos en Estados Unidos, los cuales recibieron el nombre del Gran Bolívar y el Gran Santander.¹²

Durante la primera mitad del siglo XIX, la navegación por el río Magdalena fue llevada a cabo por empresas con presencia de capital extranjero, que aprovecharon la práctica y capacidad técnica de este negociante alemán para luego reconocer sus errores y limitaciones y, así mejorar y acomodar las embarcaciones acorde a las exigencias y características geográficas del río. El Magdalena se transformó en escenario de circulación de navíos, botes, champanes, buques y barcos a vapor. No obstante, tuvo muchos problemas de estabilidad y progreso debido a la falta de capital, al atraso en las técnicas utilizadas para analizar su profundidad, velocidad y corriente, al desorden político y civil del país causado por las guerras entre federales y centralistas, y a la ausencia de demanda industrial o agrícola. La preocupación de muchos

¹⁰ Municipios ubicados en el centro del país en la región conocida como Alto y Magdalena medio.

¹¹ CRUZ SANTOS, *Por caminos de tierra, mar y aire*, pp. 28-32.

¹² ZAMBRANO, Fabio, "La navegación a Vapor por el Río Magdalena", en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, núm. 9, 1979, pp. 2-3.

gobiernos de la época, en especial de Tomas Cipriano de Mosquera,¹³ en 1848 era impulsar a partir de capital del Estado la vida económica del río.

Hasta inicios del siglo pasado menciona Alvear Sanín, el Magdalena aseguró la conexión del altiplano con la costa. Dada sus características, servía como canal diurno de traslado en piragua de personas y mercancías; en la noche era imposible su uso por el aumento de las corrientes, la falta de luz y la baja calidad o seguridad brindada por las embarcaciones.¹⁴

Ciertamente, la presencia de dos áreas oceánicas o marítimas con puertos de gran importancia en el Caribe y el Pacífico, además de algunos puertos que se situaron alrededor del río Magdalena, ratificaron la importancia de los mismos en la conformación de medios de comunicación, sistemas de transporte y redes de comercio al interior y exterior. Cada uno de éstos, con sus características propias ha ido apareciendo y tomando significado poco a poco desde la colonia, el periodo republicano y los tiempos contemporáneos. Aunado a ello, la navegación a vapor por mencionada arteria fluvial fue punto de partida para la articulación de los puertos con el comercio y el mercado del interior, convirtiéndose finalmente en un medio para el transporte de productos de exportación (tabaco, caucho y la quina). De igual manera, el establecimiento de zonas productivas y de crecimiento territorial alrededor de los espacios navegables de este río, lo transformaron en eje nodal para la instauración de carreteras nacionales.

Cartagena, el principal puerto del país durante la época colonial, cumplió un papel fundamental en cuanto a la comercialización negrera, el “saqueo” y venta de mercancías, recursos minerales y naturales de la Nueva Granada hacia la corona española. Este reconocimiento hizo de la ciudad y de la bahía un atractivo, sin contar que para el siglo XIX, aún durante los procesos de independencia continuaba siendo un espacio significativo y encantador para los extranjeros, quienes se sorprendían de la belleza y majestuosidad arquitectó-

¹³ Presidente de Colombia durante tres periodos: 1845-1849, 1861-1864 y 1866-1867. Militar caucano que inicialmente militó y compartió los principios del conservadurismo para luego convertirse en un hombre de principios liberales que se opuso a las medidas y propuestas de Mariano Ospina Pérez. Su importancia radicó en la política económica que implantó desde los cambios institucionales. *Biografías Gran Enciclopedia de Colombia del Círculo de Lectores*, en <https://goo.gl/hgkRDb> [consultado el 13 de mayo de 2014].

¹⁴ ALVEAR SANÍN, JOSÉ, *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia, 1492-2007*, Bogotá, Ministerio de Transporte, 2008, pp. 25.

nica de sus calles y casas. A diferencia de Santa Marta que tenía una imagen de aldea pequeña con una reducida cantidad de habitantes, donde predominaban las ideas conservadoras tradicionalistas que en algún momento impidieron un crecimiento de esta como zona mercantil.

Finalmente, Barranquilla como ciudad portuaria no tuvo mayor significado hasta las primeras décadas del siglo XIX, cuando empezó a verse como un lugar de acogida de ingleses, franceses y norteamericanos,¹⁵ que aprovecharon su status foráneo y su experiencia en los países natales para después convertirse en hombres de negocios y de poder.¹⁶

Más allá de la descripción hecha de estas ciudades, Theodore Nichols explica cómo fue la relación de aquellas con el río Magdalena, teniendo en cuenta que durante gran parte del siglo XIX eran espacios de competencia por el comercio de importación y exportación. En este sentido, es necesario plantear algunos rasgos comunes y otros disímiles respecto a los vínculos con la principal arteria fluvial del país. En primer lugar, los puertos no contaban con un buen sistema de comunicaciones con el río. Cartagena, por un lado hacía uso en algunas épocas del canal del Dique; sin embargo, este debido a los cambios estacionarios se veía truncado por la presencia de arena y vegetación. Santa Marta, en cambio debía cruzar en su trayecto por ciénagas y caños, que si bien en algunos momentos tenían problemas de drenaje para el paso de los buques, eran más estables y seguros que el mismo canal del Dique. Barranquilla, a pesar de la cercanía a Bocas de Ceniza, debía hacer uso de Sabanilla como su puerta hacia el mar; la importancia de este municipio fue la reducción en tiempo, costo y riesgo para el comercio fluvial.¹⁷

¹⁵ Al igual que en México, gran parte de los empresarios españoles y franceses (barcelonettes) que formaron las industrias y grandes empresas, eran personas que salían de sus países sin dinero, organizando empresas de inmigrantes que se vinculaban entre sí para vinculación de mano de obra o consolidación de industrias en diferentes rubros de la economía. Véase: GAMBOA, Leticia, *Los empresarios de Ayer. El grupo dominante en la industria textil de Puebla 1906-1929*, México, Universidad Autónoma de Puebla, 1985, pp. 159-161. Para Colombia es muy sugerente el trabajo de Joaquín Viloria de la Oz, que pese a enfocarse exclusivamente al Caribe, brinda un panorama complejo y general de la incidencia, participación e importancia de los empresarios foráneos dentro de las distintas actividades económicas de dicho espacio. VILORIA DE LA OZ, Joaquín, *Empresarios del caribe colombiano: Historia económica y empresarial del Magdalena Grande y del Bajo Magdalena, 1870-1930*, Santa Martha, Banco de la República, 2015.

¹⁶ NICHOLS, Theodore, *Tres puertos de Colombia estudios sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1973, pp. 133-136; 152-157; 171-177.

¹⁷ NICHOLS, *Tres puertos de Colombia*, pp. 201-214.

Por otro lado, la inestabilidad política del país ocasionada por la pugna civil y partidista se hizo sentir en el equilibrio de la vida económica y social de las regiones. En el siglo XIX se desarrollaron varios conflictos, dentro de los cuales se destaca la Guerra de los Supremos de 1840 que se inició en Pasto y luego se desplegó en otros territorios, en esta fue evidente el impulso que los liberales dieron a sus ideas y principios. De igual manera, se puede hacer referencia a la guerra de 1860, que dio paso a una transformación administrativa del país del poder central a la conformación federal de los Estados Unidos de Colombia. Estos acontecimientos tuvieron un impacto en las ciudades caribeñas, pues, distintamente estas propendían y defendían el poder, la victoria o la derrota de cada uno de los frentes políticos. O sea, Barranquilla bajo pretensiones o idearios conservadores fue foco de crecimiento y expansión, mientras que Cartagena en su constante lucha por la soberanía provincial, iba perdiendo a lo largo de la centuria su posición primaria a nivel del comercio marítimo.¹⁸

Con respecto a la situación política y social vivida en estas provincias,¹⁹ se entrevió que las firmas comerciales y el interés foráneo comenzó a perturbarse, en tanto las oficinas y representaciones de los consulados se trasladaron primero de Cartagena a Santa Marta y, finalmente a mediados de la década de 1840, a Sabanilla. Por ende, era evidente que la actividad económica en estas zonas dependía de los fines de la elite y los hombres de negocios; no solo en cuanto al establecimiento de ventajas comerciales, sino a su vez, de comodidad y confort para la instauración de nuevas relaciones sociales.

A pesar de los obstáculos que pesaban sobre el transporte fluvial y marítimo, las empresas de navegación surgieron alrededor de los puertos del Caribe, en especial Barranquilla. Estas fortalecieron el comercio de exportación y el mercado de importaciones de Europa, particularmente de Inglaterra que para ese tiempo era el país de mayor trascendencia en la construcción de relaciones internacionales, en tanto, fue predecesor de la era industrial y la consolidación del sistema capitalista. Para el siglo XIX se hacía más evidente la llegada de las ideas librecambistas de los ingleses.

¹⁸ NICHOLS, *Tres puertos de Colombia*, pp. 139; 176-177.

¹⁹ Vale la pena aclarar que Barranquilla durante las primeras décadas del siglo XIX, era parte de la provincia de Cartagena, de ahí todas las medidas vanguardistas que este puerto emprendía para volver a ser la bahía de mayor trascurrir mercantil y económico. No obstante, algunos de estos procesos de fortalecimiento impactaron y beneficiaron a Barranquilla hasta convertirla en una ciudad independiente y autónoma.

La relación entre los puertos y el río Magdalena se iba fortaleciendo con base: primero, a la producción de tabaco y quina y, segundo a la aparición de otros sistemas de transporte como el ferrocarril. Lo mencionado explica de cierta forma por qué era precisamente Barranquilla el centro portuario más representativo a nivel de compañías de navegación y vínculos comerciales de exportación, pues, al parecer una de las primeras líneas férreas en Colombia fue la de Sabanilla.²⁰

Los puertos sirvieron como centros de embarcación y bodega de los bienes o mercancías comercializadas. Lejos de ser focos de producción, eran receptores de la misma dada su posición geoestratégica o su reconocimiento internacional. Aunque, hasta el momento se ha dado prioridad al Caribe, se reconoce que tras el recorrido por el Magdalena se ubicaron puntos intermedios como Magangué, Honda y Calamar, donde se fortaleció el intercambio regional. Pese a la oportunidad que estos brindaron a la economía nacional, el sistema de transporte por río tuvo muchas complicaciones en relación al costo, la duración y el tipo de servicio esporádico e irregular, ya que se convirtió en un reto transitar en medio de corrientes muy variables, espacios angostos que se truncaban en épocas de lluvias por la caída de árboles y tierra, y zonas de vegetación frondosa y de selva tropical.

Además del ambiente ya descrito, el transbordo de la mercancía no era directo, es decir, las personas se veían obligadas a llevar la carga a lomo de mula o en el ferrocarril corto. La queja por parte de los comerciantes y agiotistas era constante, puesto que muchos de los productos no llegaban en perfectas condiciones a los lugares de destino. Y cuando ellos u otro tipo de viajeros debían usar este medio se podían tardar entre 20 a 70 días en arribar a Bogotá.²¹ Por otro lado, en los viajes era común encontrarse que se utilizaban distintas embarcaciones; los champanes se caracterizaron por su capacidad y la función que desempeñaron en el transporte de carga y pasajeros, en cambio, los bongos de menor tamaño, servían para espacios reducidos y trayectos cortos. Si bien la aparición de los barcos o la navegación a vapor constituyó una innovación importante en la historia del transporte porque complementó y mejoró los me-

²⁰ SAFFORD, Frank, "El problema de los transportes en Colombia", en Adolfo MEISSEL ROCA y María Teresa RAMÍREZ (editores), *Economía Colombiana de siglo XIX*, Bogotá, Fondo de Cultura Económica y Banco de la República, 2010, pp. 538-539.

²¹ POVEDA RAMOS, Gabriel, *Vapores fluviales en Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1998, pp. 13-14.

dios de movilidad, no contribuyó al mercado interno y a las condiciones de vida de la población local, debido a que buena parte de las empresas traían las materias primas, la maquinaria y la mano de obra calificada o tecnificada del exterior. De este modo, los ribereños debían conformarse con el mal pago de las bogas.²²

De igual manera, las concesiones entregadas por el gobierno a los empresarios lejos de exigir una respuesta y cumplimiento de los contratos, las rutas y las necesidades que se tenían, hicieron que indemnizara en caso de fallas y limitaciones a algunos hombres de negocios.²³ Esto debido a la preocupación de los presidentes por vincular al país en el mercado mundial. En general, las empresas que operaban en el Río Magdalena se fueron multiplicando durante el último cuarto del siglo XIX, en su conjunto movilizaban 20 mil toneladas de carga; sin embargo, era evidente el problema de organización del sistema de navegación que garantizara un servicio estable y seguro. Por lo cual, el presidente Rafael Reyes inició un programa de regulación a través de la Intendencia de Navegación, órgano que pretendió centralizar el manejo de las tarifas y rutas, como resultado de ello, se constituyó un duopolio controlado por la compañía alemana Gieseken y la sociedad inglesa Magdalena River Steamboat, que finalmente logró conservar la potestad sobre dicho medio de transporte. Ahora bien, se observa que dicha actividad tránsito por dos etapas; la primera con una hegemonía de empresarios radicados en Santa Marta, y la segunda, en donde Barranquilla adoptó un papel central en cuanto la ubicación de empresas y el funcionamiento de las líneas al interior.²⁴

El periodo de mayor auge en el transporte fluvial se sitúa de mediados a finales del siglo XIX, a partir de la aparición de dos productos primarios de gran demanda en el exterior: la quina y el tabaco. Pues, la expansión de estos en primer lugar aseguró a las empresas navieras una carga mínima por viaje y, en segundo lugar, incrementó la relación con el transporte marítimo y las

²² ZAMBRANO, "La Navegación a vapor por el Río Magdalena", pp. 74.

²³ Este es el caso de Juan Bernardo Elbers, a quien se le libera del pago de impuesto en las mercancías de importación debido a la deuda que acarrea la rama ejecutiva del país con este personaje, véase: MURIEL, "Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano", pp. 13-14.

²⁴ VILORIA DE LA HOZ, Joaquín; "Vapores del progreso: aproximación a las empresas de navegación a vapor por el río Magdalena, 1823-1914", en *Revista Credencial Historia*, núm. 290, Bogotá, Banco de la República, 2014, pp. 1-7.

manufacturas extranjeras. De tal forma, el comercio por el río Magdalena se reguló con el funcionamiento de sistemas más modernos y el alta demanda que tuvieron estos productos para el comercio y la economía alemana e inglesa. El río Magdalena, hasta el siglo xx, fue un sistema de transporte básico en la conformación de las relaciones socio-económicas en Colombia; sin embargo, desde 1880 empieza a complementarse con otros medios como el ferrocarril y el camión.

LAS LÍNEAS FÉRREAS: UNA VISIÓN DE PROGRESO FRUSTRADA

Los ferrocarriles en Colombia datan de mediados del siglo xix, no obstante; el interés político por fomentar su construcción se fortaleció a partir de la expansión de la economía cafetera de exportación en 1880. Este sistema de transporte fue pasando por varias etapas de crecimiento y rupturas, dentro de las cuales nos detendremos. Primero, en la vinculación de éste con otros medios como la mula, el río Magdalena y la actividad portuaria. Segundo, la apertura de la producción del café. Tercero, la Segunda Guerra Mundial y el periodo de la violencia partidista en Colombia tras la muerte de Jorge Eliecer Gaitán el 9 de abril de 1948. Y, para finalizar esta la llamada integración de los ferrocarriles después de conformarse la empresa *Ferrocarriles Nacionales* en 1954. A lo largo de estas etapas se sostiene que con la configuración de una red férrea se pretendía inaugurar y presentar al mundo una fase de progreso y modernidad para el país.

José Alvear Sanín remite la aparición de los rieles y el acero a la creación del ferrocarril de Panamá en 1855, primero en proponerse y construirse dada la necesidad y la posición estratégica del Istmo para vincular los dos océanos. Al igual que las siguientes líneas férreas del Caribe, este fue adjudicado por medio de un contrato de concesión a una empresa norteamericana.²⁵ Lo particular de la concesión fueron las ventajas que iba a tener dicha compañía, en tanto, era una vía para la conquista de Occidente, el avance en las comunicaciones al interior y la futura pérdida del territorio y soberanía nacional respecto del control de Panamá. Lo anterior, no niega que este ha sido uno de los proyectos con más estudios a nivel técnico y presupuestal, pues la PRR se

²⁵ The Panamá Railroad Co (PRR).

encargó de realizar un bosquejo de la línea, evaluando la demanda y el balance entre gastos y ganancias.

A pesar de las ventajas e impresiones que dejó el ferrocarril panameño con la consolidación de los Estados Unidos de Colombia, Sanín menciona que las ideas federales en el país generaron una fuerte fractura e inestabilidad regional a nivel económico y social, que repercutió en la ausencia de vías de comunicación entre los estados, el interior y las costas. Los proyectos y propuestas enunciadas durante estos años han sido considerados como una euforia de los políticos y las clases dirigentes para impulsar “la modernidad”. Es así, que las condiciones de construcción eran impresionantes, no por su avance tecnológico, sino por la entrega multitudinaria de contratos y concesiones sin hacer un estudio de la zona en cuanto a necesidades y características geográficas. El país por esos años estaba sintiendo y acarreado las deudas que les dejaba el fracaso de algunos de los contratos. Aparte de darse cuenta progresivamente que tanto los recursos financieros, el número de habitantes, como las principales actividades económicas y la estabilidad política a nivel interno, no viabilizaban la conformación de una red o estructura férrea consistente.²⁶

Más allá de la problemática de los ferrocarriles en Colombia, se nota que en medio de la gestación del federalismo en la década de los sesenta del siglo XIX, se inició una de las líneas más estables y de menores pérdidas en el país. El Ferrocarril de Sabanilla garantizaba ser una empresa de éxito, porque solucionaría las dificultades de comunicación entre los puertos y el río Magdalena. Esta vía fue constituida para acompañar y auxiliar a la mula en el trabajo de carga, así como a los cargueros en el transporte de grandes máquinas. De esta forma, Barranquilla se constituyó en un centro de comercio; sin embargo, la ampliación progresiva que hicieron los ingleses de la ruta evidenciaba un déficit de material rodante en relación a la cantidad de mercancías que recibía. Además, el aumento de las tarifas para la construcción de las instalaciones o estaciones fomentaba más molestia entre los comerciantes y la elite caribeña, indispensables por su figura de agiotistas y su status en el exterior.

Por su parte, las otras ciudades del Caribe después de algunos años, en su afán de competencia comenzaron a plantear el trazado de las vías. En el caso de Santa Marta, gradualmente fue creciendo hacia el sur para así cumplir

²⁶ ALVEAR SANÍN, *Historia del transporte*, pp. 113-125.

con el objetivo de comunicar a Bogotá directamente con la Costa. Esta ruta iba impulsando consigo la conformación de la industria bananera, así como el cambio y progreso que va teniendo el ferrocarril en cuanto al uso de materiales más firmes. Cartagena, mientras tanto no contaba con suerte, ya que, los interventores de firmas extranjeras pensaban que era una bahía con limitada población, algo improductiva y con insuficiente actividad comercial. Aunque se mencionaba esto en discursos, finalmente se constituye la línea férrea en 1893.

Hasta ahora es claro que los ferrocarriles en su mayoría eran empresas privadas donde participaron compañías inglesas, alemanas o norteamericanas, las cuales, mediante contratos se comprometían con el gobierno a cumplir en tiempos y cláusulas específicas la conservación o cimentación de cierta obra; lo que implica un carácter de monopolio en las concesiones. Esto tiene coherencia si se observa que para el siglo XIX, Colombia no contaba con una escuela de capacitación en ingeniería o técnicas, y si bien había miembros de clase alta con fortunas suficientes, ellos preferían diversificar sus negocios en el comercio, las finanzas, la minería, las haciendas y la producción agrícola.²⁷

Con el ferrocarril de Sabanilla ingresó al país un personaje controversial de nacionalidad cubana y norteamericana, Francisco Javier Cisneros, quien luego de hacer algunos trabajos en estos países, fue acogido para la proyección de varios ferrocarriles colombianos. Cisneros era un hombre de negocios que aprovechó las ventajas y libertades brindadas en los contratos para alcanzar y acumular su riqueza. Su carácter legendario se dio tras la construcción de tres ferrocarriles importantes: el de Cauca, Honda y Girardot.²⁸

La expansión y auge de la economía cafetera desde 1880 demostraba en su momento la necesidad de mejorar y reducir el costo-tiempo del sistema de transporte, pues, era esencial para la competencia de este producto en el mercado mundial tener mejores condiciones en el interior. Durante los primeros años, hacendados y comerciantes de café debieron soportar el precio tan alto de los fletes marítimos, la impuntualidad en la llegada de las embarcaciones

²⁷DÁVILA LADRÓN DE GUEVARA, Carlos, *El empresariado colombiano: una perspectiva histórica*, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, 1986, pp. 81-83. A pesar que su trabajo se centra en las regiones del Valle del Cauca, Antioquia y Bogotá, sus apreciaciones son acertadas, pues plantea la transformación que se da entre el hombre de negocios, caracterizado por sus vínculos familiares y su inversión en distintas actividades, y el empresario, quien a veces centra su capital en un sector determinado y amplía sus relaciones sociales más allá de las familias.

²⁸ CRUZ SANTOS, *Por caminos de tierra, mar y aire*, pp. 68-78.

a los centros de venta y la tendencia a recibir un menor margen de ganancia. Igualmente, la expansión rápida de la producción cafetera en el exterior y la aparición de países cultivadores como Brasil, fueron una de las razones principales en pro de la creación de algunas rutas férreas que superarían las limitantes del transporte primitivo (carretillas, bueyes o mulas).

El café representó para algunos ferrocarriles como el Pacífico, Medellín-Puerto Berrio y Caldas el 70% de la carga total, es decir, se convirtió en el producto lucrativo de algunas empresas de transporte que ya no dependían de una producción incierta. Cabe señalar lo planteado por Robert Beyer, quien sugiere que la segunda fase de construcción de los ferrocarriles se aleja de las costas para centrarse en las regiones circundantes a las zonas cafeteras como Cundinamarca, Santander, Boyacá y Antioquia.²⁹ Efectivamente, el café representó para los negociantes regionales, una oportunidad para transformar las estructuras productivas y los vínculos sociales a partir de un modelo económico que posibilitó la modernización en materia de medios de comunicación, y la configuración de nuevos flujos hacia el mercado internacional.³⁰

Para 1920 el país solo contaba con 1 200 kilómetros de vía, cifra que evidenciaba su atraso, pese a los esfuerzos, fondos malgastados y transacciones firmadas. Esta situación, explica Fred Rippy era el resultado de varios factores:

La población se encontraba muy dispersa a lo largo del territorio, la gran mayoría vivían en el sector rural en los valles majestuosos que formaban las cordilleras, llanuras o planicies. De ahí que fuera para ellos de mayor utilidad o servicio la mula, e incluso la canoa, pues, los ferrocarriles por lo general eran líneas directas de una ciudad a otra y, en ciertos espacios el valor de las tarifas era poco accesible.

La inestabilidad que dejaron los procesos de independencia, en cuanto a la configuración del Estado-nación era el reflejo de las pugnas y conflictos sostenidos durante casi todo el siglo XIX, guerras civiles que solo causaron en los ferrocarriles daños, destrucción y descuido.

²⁹ BEYER, Robert, "El transporte y la industria del café en Colombia", en Jesús Antonio BEJARANO (coordinador), *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores Norteamericanos*, Bogotá, Editorial la Carreta, 1977, pp. 244-264.

³⁰ PALACIOS, Marco, *El café en Colombia (1850-1970): una historia económica, social y política*, México, El Colegio de México, Editorial Planeta, 2002, pp. 63-77.

La crisis financiera y monetaria del país, así como la inversión regionalista expresada y promulgada por prioridades que daban políticos a sus lugares de procedencia fue un obstáculo para establecer un presupuesto más o menos estable en pro de la infraestructura pública.³¹

Por consiguiente, los ferrocarriles no estaban integrados como lo había pensado hace algunos años el presidente Rafael Reyes,³² cuando mencionaba que este era uno de los medios para la unidad nacional. Contradictoriamente, las líneas hasta el momento construidas fueron hechas de manera aislada a través de la administración de distintas compañías.³³ Por lo que algunas eran de mayor o menor anchura y no había forma de unir las o conectarlas. El imaginario, o el idealismo de los gobiernos alrededor del desarrollo e impacto de los ferrocarriles, fue uno de los primeros síntomas de frustración, luego de un proceso de veneración y desorden en la configuración de este medio de transporte.

Después de la década de 1920, el país intentó mejorar la imagen negativa de los ferrocarriles por medio de propuestas legislativas. En estas se planteaba la conformación de dos zonas o redes centrales: una occidental, que unía a Buenaventura con la costa Caribe y otra que vinculara a Bogotá con el

³¹ Este trabajo es muy interesante, puesto que recoge en una síntesis las líneas férreas existentes hasta 1915 en Colombia, su funcionalidad, progreso y el responsable o encargado de la obra. Por ejemplo, el ferrocarril de Antioquia, que buscaba unir a Medellín con el Río Magdalena a través de Puerto Berrio. RIPPY, Fredd, "Los comienzos de la era ferroviaria en Colombia", en Jesús Antonio BEJARANO, *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores Norteamericanos*, Bogotá, Editorial la Carreta, 1977, pp. 221-239.

³² Presidente de Colombia (1904-1909), oriundo del departamento de Boyacá, pertenecía a una de las franjas del conservadurismo. A partir de su lema político de "paz, concordia y trabajo", sus objetivos se centraron en solucionar las problemáticas sociales que había ocasionado la guerra de 1899, a través de la inversión y la reconstrucción de un país con ánimos de progreso y cambio. Dentro de las obras que más contribuyeron estaban "su política de monopolios fiscales de licores, tabaco y degüello; el impulso del financiamiento estatal para la inversión pública en caminos y carreteras con la creación del Ministerio de Obras Públicas, la promoción del ferrocarril de Girardot y la continuación del Capitolio; se ocupó de la instrucción pública, especialmente del sector obrero; restableció las relaciones con Venezuela; y se ocupó por estabilizar la moneda, para lo cual creó el Banco Central en 1905". *Biografías Gran Enciclopedia de Colombia del Círculo de Lectores*, en <https://goo.gl/NRCC8D> [consultado el 13 de mayo de 2014].

³³ Las compañías que administraron y ejecutaron las líneas férreas en Colombia eran en su gran mayoría norteamericanas e inglesas, dentro de estas se destacaron: The Colombian Northern Railway Co.Ltd., encargada de un tramo del Ferrocarril del Norte; The Panamá Railroad Co., que culminó la línea de Panamá; The Santa Marta Railway Co. Ltd. La única empresa alemana Seligmann und Harblecher, que trajo los rieles de los primeros tramos de la vía de Sabanilla y, la casa o constructora canadiense P.Lyall & Son Construction Co, a la cual se concede la terminación del Ferrocarril del Carare. ALVEAR SANÍN, *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia*, pp. 180-181 y 410.

Atlántico, donde también se daba prioridad a la unión de la capital con Cúcuta, pasando por Tunja. Estas medidas parecían una consecuencia de las interpelaciones para optimizar la red existente. De igual manera, el poder ejecutivo se daba cuenta paulatinamente, de la necesidad de modificar la política financiera respecto a fondos de construcción, pues, la deuda externa y los bonos de compensación ya no debía ser la lógica administrativa.³⁴

Cuando llega a la presidencia Pedro Nel Ospina,³⁵ se aprovechó la indemnización hecha por los Estados Unidos a raíz de la venta del canal de Panamá, promoviendo la construcción de varias líneas y la conservación de algunas que estaban, prácticamente fuera de servicio. Empero, uno de los errores de este proyecto económico fue la mala distribución del presupuesto, ya que se entregaron los recursos sin llevar a cabo una revisión del papel que cumplirían esas nuevas vías. Al parecer, lo único que parecía interesarle a aquel gobierno era la construcción descentralizada de obras públicas.³⁶

Paralelamente, la crisis mundial, la reducción de los precios del café y el conflicto con el Perú hacían ver a los ferrocarriles como una propuesta descartada. Además menciona María Teresa Ramírez, que con la Republica Liberal y Olaya Herrera,³⁷ se notaba una preocupación por emprender nuevas formas de comu-

³⁴ BARNHART, "Auge y fracaso: la historia de la construcción de los ferrocarriles", pp. 265-282.

³⁵ Presidente de Colombia (1922-1926), nacido en Bogotá, sus ideas propendían por la modernización y la industrialización del país, buscaba alcanzar la eficiencia económica para superar el caos social y político que se sentía en algunas regiones debido a la resistencia que mostraba la clase obrera ante las insuficiencias laborales de algunas empresas. Además consideraba fundamental redistribuir los fondos públicos en pro de la infraestructura y las obras nacionales. Él desarrollo el programa conocido como "La Danza de los millones", en donde utilizó el dinero de la deuda de los Estados Unidos para construir nuevas líneas férreas como la del Pacífico, además del apoyo que brindó a la aviación comercial y a la creación de entidades financieras que sirvieran a diferentes renglones de la economía como la agricultura y la ganadería. *Biografías Gran Enciclopedia de Colombia del Círculo de Lectores*, en <https://goo.gl/Lf7Vfu> [consultado el 13 de mayo de 2014].

³⁶ POVEDA RAMOS, Gabriel, *Historia Económica de Colombia en el siglo xx*, Colombia, Medellín Universidad Pontificia Javeriana, 2005, pp. 166-170.

³⁷ Presidente de Colombia (1930-1934). Originario de Boyacá; formado bajo las ideologías liberales del momento, tuvo que afrontar las consecuencias de la crisis del 29 y la guerra fronteriza y territorial con el Perú, situaciones que obstaculizaron su política de concentración nacional. A pesar que se convirtió en ministro de Relaciones exteriores durante el gobierno de su partidario Alfonso López Pumarejo, uno de los objetivos de Olaya eran fortalecer las relaciones económicas del interior, de tal forma que él "inició en la década del treinta el ciclo del proteccionismo nacional, con el cual se fomentó el desarrollo de la industria colombiana con capitales nacionales, para hacer de ella la base de los estímulos desarrollistas". *Biografías Gran Enciclopedia de Colombia del Círculo de Lectores*, en <https://goo.gl/xAMHsd> [consultado el 13 de mayo de 2014].

nicación a través de las carreteras. Sin embargo, la red férrea continuó prestando servicio para el transporte de mercancías del comercio internacional, así como materia prima y maquinaria para las nuevas industrias del país. Esto con el apoyo del Consejo Nacional de Ferrocarriles en 1931, único ente comisionado para controlar todo lo referente a contratos, equipos y rutas ferroviarias.³⁸

Los ferrocarriles, durante la década de los años cuarenta y cincuenta perdieron importancia tras la caída del comercio exterior a raíz de la Segunda Guerra Mundial y la competencia del camión, los buses y los vehículos automotores que eran considerados más rápidos y seguros. A parte de esto, soportaron el cambio que tuvo Colombia al pasar de una política focalizada en el desarrollo de infraestructura en materia de transporte a preocuparse más en solucionar el caos social y los problemas de defensa originados a consecuencia del asesinato de Jorge Eliecer Gaitán y el llamado Bogotazo.³⁹ Tras convertirse las vías férreas en un sistema de transporte menos relevante, las personas, comerciantes y viajeros se quejaban más del aumento de las tarifas o fletes en detrimento de las condiciones de los vagones, la falta de mantenimiento de las máquinas y líneas, la impuntualidad en los itinerarios o rutas y, en general, el descuido del gobierno y el Ministerio de Obras Públicas.⁴⁰

A simple vista pensaríamos que los ferrocarriles solo aquejaban la economía nacional. Pero, María Teresa Ramírez demuestra los resultados positivos en torno a la conformación de talleres o ferrerías que brindaban a los trabajadores capacitación en el manejo de materiales como el hierro, la construcción de repuestos y el diseño de las líneas. Además, impulsó la naciente industria carbonífera, pues estos fueron el principal consumidor de carbón hasta la segunda mitad del siglo xx, cuando se empezaron a reemplazar las locomotoras

³⁸ RAMÍREZ, María Teresa, “Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía Colombiana 1900-1950”, en JAMES ROBINSON y MIGUEL URRUTIA (compiladores), *Economía colombiana del siglo xx: un análisis cuantitativo*, Bogotá, Fondo de Cultura Económica, 2007, pp. 394-398.

³⁹ El bogotazo fue la denominación que se dio al acontecimiento ocurrido el 9 de abril de 1948 tras el asesinato del candidato liberal Jorge Eliecer Gaitán, quien en sus discursos y declaraciones mostraba cercanía a las clases populares que sostenía en gran parte su campaña. Precisamente el bogotazo se refiere a la violencia, los actos de insurrección, protesta y desorden vividos en Bogotá como una muestra de rechazo a lo ocurrido. Este no solo es un suceso de consecuencias sociales y económicas notorias para el país, sino constituye el punto de ruptura a una nueva etapa de la historiografía colombiana, así como el suceso más importante de la historia política del siglo xx. SÁNCHEZ, Ángel, “Gaitanismo y nueve de abril”, en *Revista Papel Político*, vol. 13, núm. 1, enero-junio de 2008, p. 37.

⁴⁰ RAMÍREZ, “Efectos de eslabonamiento de la infraestructura”, pp. 309-401.

a leña por unidades con motor diesel. Aunque, el impacto en la producción de hierro y acero no tuvo la misma magnitud, ya que durante los primeros años estos materiales se importaban de Europa, la fundación de la industria siderúrgica Acerías Paz del Río en Belencito (Boyacá), dio paso a que una empresa nacional fuese capaz de reparar, construir o cambiar algunos sectores del Ferrocarril, específicamente la línea del Norte (Tunja-Paz del Río), la cual era utilizaba para el transporte de maquinaria y producción de la misma.⁴¹

Dado el panorama negativo que tenía la evolución histórica de la red férrea en el país, hacia mediados de siglo se hizo uno de los últimos esfuerzos por constituir finalmente un sistema ferroviario integrado y operante dentro de la economía nacional. En 1954, se entregaron y concedieron todos los ferrocarriles a nombre de la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia, a la cual se le delegaron la explotación de las dos líneas férreas privadas de La Dorada y Cúcuta y de los tres ferrocarriles departamentales de Antioquia, Caldas y Ambalema.⁴² En paralelo al proceso de nacionalización de las vías hasta ahora construidas, el gobierno se encontró que al dividir en varias secciones la red férrea faltaba una línea vertebral que unificará al resto. Con esta intención se inauguró el Ferrocarril del Atlántico en 1958, que eliminaría el gasto en dinero y tiempo de los transbordos entre ciudades intermedias o estaciones de embarque y la salida de mercancías. Asimismo, reduciría las tarifas para lograr una mayor acogida y demanda, haciendo que definitivamente las utilidades superaran toda la inversión y el déficit ocasionado.

En conclusión, los ferrocarriles en Colombia fueron el resultado de un afán por lograr lo que define Consuelo Corredor Martínez como la modernización inconclusa.⁴³ Es decir, la pretensión de alcanzar el desarrollo sin importar que durante este proceso las transformaciones estén atadas al interés de las clases dominantes, al endeudamiento externo y a la sumisión hacia el mercado internacional.

⁴¹ RAMÍREZ, "Efectos de eslabonamiento de la infraestructura", pp. 406-420.

⁴² RAMÍREZ, María Teresa y Álvaro PACHÓN, *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, Bogotá, Fondo de Cultura Económica, 2006, pp. 270-287.

⁴³ CORREDOR MARTÍNEZ, "La modernización Inconclusa en Colombia", en *Desarrollo económico y social en Colombia*, Bogotá, Cátedra Manuel Ancizar, Universidad Nacional de Colombia, 2001, pp. 15-37.

¡HA LLEGADO EL CAMIÓN!, BENEFICIOS Y LIMITANTES PARA LA MOVILIDAD NACIONAL

El camión⁴⁴ fue un medio de transporte que apareció en el país hasta la segunda década del siglo xx. Aunque parece muy reciente si se compara con el ferrocarril y la navegación a vapor, es considerado por Jaime Salazar Montoya uno de los sistemas de mayor despliegue, no solo a nivel de creación de empresas sino de autosuficiencia para los otros medios, es decir, los camiones llegaron con la finalidad de cubrir mercados y redes comerciales a distancias cortas y medias, reduciendo costos y tiempos. Igualmente permitieron articular a municipios y pueblos que estaban segregados del mercado nacional; más allá de la administración básica, familiar e incluso rudimentaria que tuvieron las empresas de carga, su operatividad es interesante, pues, desde sus primeros trayectos en el país, los camiones se organizaron a partir de una tarifa variable o fija que se determinaba en relación con el estado de la vía y la cantidad de carga.⁴⁵

Los primeros camiones llegaron en 1917, cuando un grupo de comerciantes insistía desde varios años atrás en la necesidad de constituir una empresa de carga en vías superficiales o carreteras. Sin embargo, durante esos años habían pocos caminos que se encontraran en condiciones mínimas para el tránsito de este tipo de vehículos; de hecho, para los años veinte un 80% de las carreteras existentes eran caminos de herradura o trocha. La primera ruta fue Sogamoso-Bogotá sobre la carretera central del Norte, entre los departamentos de Boyacá y Cundinamarca. Cabe señalar, que esta ha sido una región relevante en cuanto a sistemas de transporte e infraestructura vial se refiere, en tanto, era un espacio de paso obligatorio para la frontera y zonas altamente productivas como los Santanderes y los Llanos Orientales.⁴⁶ Los vehículos utilizados en ese entonces eran importados, venían armados y faltaba únicamente colocarles las llantas, además los camiones no soportaban pesos grandes de mercancías, su velocidad era mínima debido a su sistema de engranaje por poleas.⁴⁷

⁴⁴ Entendido como vehículo utilizado para la movilidad de carga.

⁴⁵ SALAZAR MONTOYA, *Introducción al estudio del transporte*, pp. 43-44.

⁴⁶ El concepto de espacio regional en esta investigación no se refiere a la delimitación político-administrativa de los departamentos, sino a la articulación social, económica y cultural de territorios próximos entre sí, en donde la actividad productiva, organización demográfica y la historiografía convergen procesos colectivos.

⁴⁷ SALAZAR MONTOYA, *De la mula al camión*, pp. 95-100.

Medellín se transformó en la zona de principal acogida para el transporte por carretera, en razón de la producción cafetera, la gestación de las primeras industrias en el país y el crecimiento comercial que ya tenía. No obstante, el camión fue bien recibido en otras regiones, tanto así que la Misión de Lauchin Currie planteó que hacia 1940, este sistema de transporte empezó a dominar la circulación de mercancías, puesto que la red vial llegaba a lugares donde las carreteras eran el único medio de comunicación con otros espacios. Igualmente, el transporte por carretera era más flexible y las vías exigían menor inversión al gobierno que las líneas férreas o el mismo dragado de ríos y canales.⁴⁸

Sin duda, el camión era muy novedoso, lo cual no implica que no haya tenido problemas en su despliegue a nivel nacional. Por el contrario, el tipo de vehículo estaba supeditado a las condiciones de las vías.⁴⁹ La ausencia de una industria automotriz propia generaba un valor más alto en los repuestos e incluso dificultaba el encuentro de algunos. Los elevados índices de accidentabilidad ocasionaban pérdidas en empréstitos e inversión de recientes compañías. Y la vinculación exacerbada de transportadores al gremio, sin tener en cuenta un mínimo orden en el funcionamiento y número de ruta, producía un considerable nivel de competencia. Antes de 1950, se conformaban sociedades en las cuales los propietarios sencillamente tomaban su vehículo y recorrían las carreteras existentes, buscando en los mercados un cliente o usuario, de modo tal que las tarifas eran inestables y la seguridad de los productos o carga era muy reducida.⁵⁰

⁴⁸ Las misiones se refieren al llamado que hacía el gobierno en compañía de instituciones financieras para que personas capacitadas a nivel técnico y económico en el extranjero vinieran a revisar y evaluar las dinámicas y características de la economía nacional y los distintos sectores que la conforman. Lauchin Currie al igual que Parsons, Brinckerhoff, Quade & Douglas debían hacer un análisis detallado de las limitaciones y posibilidades que se encontraban en cada renglón productivo del país, ellos enviaban un informe de lo visto y, a su vez sugerían soluciones a los problemas hallados y proponían mecanismos para mejorar y mantener estables las actividades que parecían rentables a nivel nacional e internacional.

⁴⁹ Se caracterizaban por estar ubicadas en fuertes pendientes, por permanecer en mal estado casi durante todo el año a causa de la falta de técnica en su construcción y el uso de materiales inadecuados.

⁵⁰ CURRIE, *Bases de un programa de fomento para Colombia: informe de una misión*, Bogotá, Banco de la Republica, 1951, pp. 136-145.

Luego del gobierno de Eduardo Santos,⁵¹ las disposiciones reglamentarias originaron transformaciones dentro de la modalidad de servicio prestado por las empresas de transporte de carga. Es decir, se pasó de un sistema de afiliación en el cual el capital de los socios era mínimo, tanto así que mantenían la compañía con el dinero recaudado por la admisión y administración de nuevos carros, a una actividad regulada por el intervencionismo estatal. En este último caso debían presentar al mismo un registro de gastos e inversión para de esta manera dar continuidad a la licencia entregada por el Ministerio de Obras Públicas. Aunque en teoría se manifestaba y circunscribían estas normativas, realmente el sistema de transporte de carga continuó hasta después de 1955 siendo un medio, si bien eficiente, muy desordenado.

CONCLUSIONES

El transporte en Colombia ha sido considerado un servicio integrador tanto social como económicamente, su importancia ha estado determinada por los procesos históricos y las demandas cambiantes de una sociedad en movimiento. Sin embargo, el origen de un nuevo sistema respecto al anterior, dependió del manejo y las características morfológicas de un país geográficamente diverso y complejo. Aunado a ello, las diferentes modalidades (fluvial, férreo, o por carretera) tuvieron un uso y desarrollo regional distinto acorde a las dinámicas territoriales y necesidades económicas propias de sus tejidos productivos.

Asimismo, el control y construcción de los sistemas de transporte y su infraestructura durante el siglo XIX y las tres primeras décadas de la centuria pasada, por lo general se concesionaron a empresas extranjeras (inglesas, alemanas y norteamericanas), que regulaban en muchas ocasiones bajo su autonomía las tarifas y rutas. Es decir, la intervención gubernamental se redujo

⁵¹ Presidente de Colombia (1938-1942). Proveniente de la capital, muy criticado por la falta de políticas sociales y económicas de su gobierno, tanto así que es reconocido por muchos como un periodo de pausa de las ganancias revolucionarias, agrarias y liberales que había alcanzado su predecesor. Era miembro del partido liberal, durante los años que estuvo en el poder se fortificaron las relaciones internacionales con la conformación de algunas embajadas. A pesar que invirtió más esfuerzos en la agricultura, también posibilitó la creación de organismos como el instituto de Fomento Industrial, el Banco Central Hipotecario y el Instituto de Crédito Territorial, los cuales tenían por objeto brindar apoyo financiero y administrativo a la economía nacional. *Biografías Gran Enciclopedia de Colombia del Círculo de Lectores*, en <https://go.gl/tN8x2s> [consultado el 13 de mayo de 2014].

a la aceptación de proyectos y la promulgación de algunas leyes regulatorias en favor de la anhelada, pero tardía idea de integración del interior con las fronteras y zonas marítimas.

Los puertos, el río Magdalena y la red férrea constituida alrededor de espacios regionales estratégicos para la economía nacional, sirvieron a finales del siglo XIX para comercializar los enclaves agrícolas y manufactureros direccionados a flujos de mercado externo. No obstante, los proyectos incipientes de modernización desplegados a principios de la pasada centuria, modificaron la racionalidad del transporte, en tanto este tuvo como objetivo principal la movilización de carga, mano de obra de la industria y maquinaria importada para el crecimiento de la misma, al igual que la conexión interregional de los departamentos. La transición encontrada entre los sistemas radicó por un lado, en el incremento productivo de los diferentes rubros, y por otro en la reducción de costos y tiempo de movilidad. Empero, uno de sus principales problemas fue el afán de la clase política por implementar cambios sin prever presupuesto y dar solución a los conflictos que ya se tenían, por ejemplo, la falta de articulación de las líneas ferrocarrileras o el deterioro de estas debido a la carencia de técnicas para su conservación.

El camión como antecedente principal del transporte de pasajeros, fue un medio autosuficiente desde el orden empresarial y económico, pues suplió las insuficiencias del ferrocarril facilitando la unificación de centros de distribución y consumo en el mercado interno. Aunque se adaptó a las limitaciones de las obras públicas a nivel de carreteras, el atraso en estas últimas impidió su expansión hasta mediados de los años cuarenta, cuando las reformas de corte liberal incentivaron algunos ramos (infraestructura, servicios, mercado laboral, entre otros). Por otro lado, su implementación entrevisó la importancia del espacio conformado por el corredor comercial e industrial existente entre Boyacá, los Santanderes, Bogotá y posteriormente los llanos Orientales, donde se concentraron algunas de las empresas cementeras, siderúrgicas, metal-mecánicas y de servicios más relevantes del país, así como las distintas actividades económicas predominantes de los mismos.



Fecha de recepción: 17 de mayo de 2017

Fecha de aceptación: 1 de mayo de 2018