

Colección
Los Caminos
de Hierro 5

Juan Santiago Correa R.



De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012)



Colegio de Estudios
Superiores de Administración



**Colegio de Estudios
Superiores de Administración**

El Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA– es una entidad privada, sin ánimo de lucro, fundada en 1974 en Bogotá por un grupo de empresarios y figuras nacionales liderados por los doctores Carlos Lleras Restrepo y Hernán Echavarría Olózaga, con el apoyo del Instituto Colombiano de Administración –INCOLDA– y de la Asociación Nacional de Industriales –ANDI–.

Es una institución universitaria que aglutina a los miembros de su comunidad alrededor del propósito de formar profesionales de la Administración de Empresas, que a la vez sean líderes empresariales, mediante la transmisión de experiencias, conocimientos y valores.

De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012)

Juan Santiago Correa R.

385.09861 / C824d 2012

Correa Restrepo, Juan Santiago.

De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012)/ Juan Santiago Correa Restrepo. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA. Dirección de Comunicaciones y Marketing, 2012. 150p.

Colección: Caminos de Hierro.

Descriptores:

1. Ferrocarriles – Historia – Aspectos económicos – Colombia. 2. Desarrollo económico –1872-2012– Colombia. 3. Puertos –1872-2012– Colombia.

© 2012 Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA–

© 2012 Juan Santiago Correa R. [juansc@cesa.edu.co]

ISBN: 978-958-8722-27-6

Comunicaciones y Marketing
Cra. 6.^a No. 35-28 Casa Lleras
Comunicaciones@cesa.edu.co
www.cesa.edu.co

Grupo de Investigación en Innovación y Gestión Empresarial.

Línea de Investigación en Economía.

Proyecto: Ferrocarril del Cauca: la conexión interoceánica

Código interno: 30012

Bogotá, D.C., septiembre de 2012

Coordinación editorial:

Departamento de Comunicaciones y Marketing Cesa

Imagen de Portada: B.M.A.G 8915, Pacífico 48, 1926. Acuarela de Gustavo Arias de Greiff

Corrección de estilo, diseño y diagramación: José Ignacio Curcio Penen

Diseño de Portada: Jesús Chaparro Tibaduiza

Impresión:

Todos los derechos reservados. Esta obra no puede ser reproducida sin el permiso previo escrito

Impreso y hecho en Colombia

Printed and made in Colombia

*A Gabriel y Alejandro.
Una historia de alegría*

Contenido

AGRADECIMIENTOS	13
PREFACIO	15
INTRODUCCIÓN	17
I. De Cali a Buenaventura, la necesidad de una ruta al Pacífico	31
II. El difícil siglo XIX: contratos y demandas en la ruta al Pacífico	43
A. El contrato Smith-Modica	44
B. El Contrato con Smith	48
C. El ferrocarril del Cauca, la participación de Cisneros	49
D. El contrato con el conde de Goussencourt	56
E. El gravoso contrato con Cherry	60
F. El contrato con Muñoz y Borrero	65
G. Más de lo mismo: el contrato con Ignacio Muñoz	68
H. Un nuevo fracaso: el contrato con Edward y Alfred Mason	70
III. El comienzo del siglo XX: el camino hacia la interconexión nacional	75

A. El Banco Central y la creación de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico	77
B. La administración gubernamental y la línea Cartago-Cali	83
IV. El trayecto final: el proyecto del Ferrocarril Troncal de Occidente	99
BIBLIOGRAFÍA	117
ÍNDICE ONOMÁSTICO	129
ANEXOS	141
Anexo A. Población colombiana en 1874 por Estado Soberano	141
Anexo B. El ferrocarril del Pacífico en 1930	141
Anexo C. Movimiento ferrocarril del Pacífico (1914-1930)	143
Anexo D. Comparación del costo de transporte de café dirigido a Buenaventura (1944)	144
Anexo E. Comercio internacional a través de Buenaventura	146
Anexo F. Ferrocarriles en América Latina, 1870-1995 (en miles de kilómetros)	147
ÍNDICE DE MAPAS	
Mapa 1 El Gran Cauca	33
Mapa 2 El ferrocarril del Pacífico y sus interconexiones con otras rutas férreas	91
ÍNDICE DE GRÁFICAS	
Gráfica 1 Resultados financieros (1914-1930)	97
Gráfica 2 Porcentaje de exportaciones de café a través de Buenaventura	101
Gráfica 3 Balanza comercial del puerto de Buenaventura	102

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1	Kilómetros de ferrocarril <i>per cápita</i> en América Latina (1893-95 y 1919-22)	21
Cuadro 2	Comparación internacional de ferrocarriles (1934)	24
Cuadro 3	Comparación internacional de ferrocarriles (1960)	25
Cuadro 4	Contratistas y costos del ferrocarril del Pacífico (1878-1907)	72
Cuadro 5	Tarifas por kilómetro para carga y pasajeros (1920)	84
Cuadro 6	Movimiento y resultados del ferrocarril de Pacífico (1914-1918)	85
Cuadro 7	Estaciones del ferrocarril del Pacífico (1920)	88
Cuadro 8	Movimiento del ferrocarril del Pacífico (1921-1925)	89
Cuadro 9	Estaciones y paraderos ferrocarril Nacederos-Armenia (1929)	95
Cuadro 10	Accionistas Tren de Occidente (1998-2006)	107

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1	Locomotora del ferrocarril de Occidente (1878)	47
Imagen 2	Locomotora del ferrocarril del Cauca No. 1 “Cali”	52
Imagen 3	Locomotora Baldwin No. 10 (1908)	71
Imagen 4	Locomotora No. 44 (1927)	76
Imagen 5	Vagón de primera clase del ferrocarril del Pacífico	80
Imagen 6	Locomotora Cauca No. 4 (tipo <i>Consolidation</i>)	86
Imagen 7	<i>Docerruedas</i> Mogul, clase “Pacífico liviana”	87
Imagen 8	Locomotora del ferrocarril Santander-Timba	92
Imagen 9	Locomotora del ramal Nacederos-Armenia	94
Imagen 10	Locomotoras diesel de Transpacífico (STFO) abandonadas en el taller de Palmira construido por ferrovías para remplazar el de Chipichape	106

Agradecimientos

A mi abuelo Hernán Restrepo (qepd) por involucrarme desde muy niño en el mundo de los ferrocarriles colombianos; gracias a su vívida memoria y a sus emocionantes relatos pude recorrer con él muchas veces los kilómetros de vías férreas en los que él y su padre, Julio Restrepo, trabajaron por largos años. También debo mi gratitud a Carolina, Alejandro y Gabriel por su compañía y cariño a lo largo de este camino. Así mismo, agradezco a todas las personas que colaboraron o apoyaron este proyecto de una u otra forma; no obstante, la responsabilidad por los aciertos y desaciertos de este texto es sólo mía.

Prefacio

De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012) es el quinto libro de la Colección Los Caminos de Hierro. Este texto culmina la primera parte de la serie, en la cual se analizan los ferrocarriles de Panamá, Bolívar, Antioquia, Santander y del Pacífico, los cuales comenzaron a ser construidos durante gobiernos liberales entre 1850 y 1880. Estas obras simbolizaron la esperanza en la prosperidad y el progreso nacional.

Su construcción comenzó en medio de un proceso de cambio político importante que llevó a configurar al país en un modelo federal, al tiempo que se perfilaba un cambio en las condiciones económicas en términos de una mejora importante en los productos agrícolas de exportación que garantizaron la carga interna de retorno necesaria para hacer atractivos estos ferrocarriles. No obstante, estas líneas no se limitaron a la interconexión de mercados locales con los internacionales, sino que representaron complejos procesos de reordenamiento territorial y, en algunos casos, de realineamiento de los poderes regionales. En el Gran Cauca esta línea se convirtió en uno de los elementos centrales para el surgimiento de una subregión pujante y dinámica alrededor de un nuevo centro político y económico: Cali.

De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012) permite analizar la vía férrea en opera-

ción más antigua del país, y la primera que se entendió como un proyecto de carácter nacional. Esta es una línea férrea que expresa muchas de las virtudes del modelo ferroviario, así como sus peligros más claros.

Juan Santiago Correa R.

Introducción

El ferrocarril del Pacífico, o del Cauca en sus inicios, fue la línea férrea en operación más antigua del país. Su proceso de construcción comenzó en 1872, luego de las de Panamá y Bolívar, y se configuró desde sus inicios como un proyecto ambicioso que, por su dimensión y alcance, permite analizar todos los aspectos de la contratación ferroviaria hasta nuestros días. Como otros proyectos ferroviarios tuvo problemas y aciertos, así como presiones de políticos y terratenientes regionales que hicieron que la ruta tomara una u otra dirección, o que se construyeran ramales innecesarios con el fin de valorizar las tierras por donde pasarían. No obstante, en su momento de mayor operación se convirtió no sólo en una ruta vital para el comercio internacional colombiano, sino que configuró por primera vez una red nacional férrea que conectó al Pacífico con el Caribe y con las principales regiones del occidente del país.

Como se verá más adelante, la construcción y puesta en marcha de este ferrocarril permite evidenciar cómo el empresariado extranjero y el nacional aprovecharon hábilmente un entorno de debilidad institucional para emprender grandes inversiones con pocos riesgos para ellos, financiando un proyecto de modernización y una apuesta por el sector externo a través de una política fiscal altamente regresiva; así mismo, permite analizar el giro que debió tomar el Estado en el siglo XX gracias a unas nuevas condiciones económicas internas y de mercados internacionales, hacia

un modelo de construcción, administración y gestión pública con diversos grados de éxito y fracaso.

Esta línea estuvo en el inicio del debate sobre la necesidad de abaratar los costos de transporte y mejorar sensiblemente la eficiencia de los mismos frente a las bonanzas exportadoras que vivía el país desde mediados de la década de 1860. Esto obedeció a que el crecimiento económico fundamentado en una economía de agroexportación requería de la reducción de los fletes de transporte como objetivo prioritario, pues los productos agrícolas presentaban una relación precio-volumen baja, con un castigo muy fuerte en el precio final por los fletes aplicados a largas distancias (de 800 a 2.000 kilómetros), las difíciles condiciones topográficas y los riesgos climáticos importantes.

En este sentido, para la región del Gran Cauca los costos de transporte del café de exportación (si se toma como referencia la ruta de Bucaramanga hasta Bremen) equivalían al 55 o 57% del precio CIF, con un promedio de entre 5 a 10 días por cada 30 a 80 kilómetros. Así, el reemplazo parcial de las mulas y de los cargueiros humanos por ferrocarriles y por navegación de vapor era una decisión inaplazable¹.

Indudablemente, uno de los mayores problemas que enfrentaba la construcción de líneas férreas en el país era su capacidad fiscal, lo cual fue advertido por Camacho Roldán en las *Memorias de Hacienda* de 1871 donde afirmó:

Ferrocarriles de gran locomoción, como los que se están construyendo en el Perú, o como se han construido en Chile, con un gasto de \$300.000 a 640.000 por legua, es una obra absolutamente superior a nuestros recursos, y pensar en ellos sería poco menos que desear imposibles. Ferrocarriles de más de \$100.000 por legua serían para nosotros una dificultad sumamente grave; pero si se pudiese obtenerlos con un gasto de \$50.000 a 60.000 por legua, deberíamos hacer un esfuerzo supremo para iniciarlos en el país².

-
- 1 Palacios, Marco. *El café en Colombia (1850-1970): una historia económica, social y política*. 2.^a ed. Bogotá: El Colegio de México-El Áncora, 1983. p. 50.
 - 2 Camacho Roldán, Salvador. *Escritos sobre economía y política*. Jesús Antonio Bejarano (ed.). Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1976 (1871-2), p. 100.

En los cálculos de Camacho Roldán estas cifras equivalían, por un escaso margen, a ferrocarriles con una distancia entre rieles de 3 a 4 pies, cuya construcción costaba en Europa entre \$50.000 y \$120.000 por legua, y sugería más bien hacer un esfuerzo en el sistema movido por locomotoras *fairlie* (desarrollado en el país de Gales) que tenían una distancia entre ejes de 2 pies y, que se estaba probando en otras partes de Europa con un costo de alrededor de \$30.000 por legua³. El problema de una trocha tan angosta era su limitada capacidad de carga.

Los límites estructurales del país se tradujeron en un incipiente desarrollo de la infraestructura con la construcción de algunas rutas desarticuladas que no configuraron un sistema de transporte nacional interconectado, sino que más bien buscaron conectar algunas zonas de producción de bienes exportables con el mercado internacional. En este sentido, a pesar de ser tramos cortos y desarticulados entre sí, y de presentar promedios de construcción muy bajos comparados con otros países de América Latina, como México, Brasil o Argentina⁴, estas rutas significaron mejoras importantes en el transporte con reducción en los tiempos y en los costos, lo cual tuvo un impacto en el auge exportador agrícola de principios del siglo XX⁵.

No obstante, junto con la interconexión con algún río navegable o con los puertos marítimos, y con los caminos tradicionales, comenzó a vislumbrarse un rudimentario sistema de transporte que se haría más complejo en las primeras décadas del siglo XX, con la modernización de los viejos caminos convertidos en carreteras y por la ampliación de la red ferroviaria.

3 Ibid.

4 De acuerdo con Palacios, para 1883 Colombia había construido 151 kilómetros de ferrocarril, en 1888 alcanzaba los 240,9 kilómetros y en 1904 había ya 516,9 kilómetros. En 1910, el total de kilómetros construidos equivalía al 1,6% del total suramericano, el cual cae muchísimo más si se incluyen las rutas mexicanas. Cfr. Palacios. Ob. cit., p. 54.

5 En este sentido, Camacho Roldán sostenía en sus *Memorias de Hacienda* de 1871 que la regularización de la navegación a vapor en el río Magdalena se debió a la libertad de cultivo y comercio de tabaco, en particular en Ambalema, lo que garantizó la carga de retorno necesaria. Camacho. Ob. cit., p. 93.

La construcción de los ferrocarriles significó un cambio profundo en el desarrollo posterior del sistema de transportes del país puesto que implicó el reemplazo parcial de la movilización de carga por medio de mulas y de cargueros humanos, con lo cual no sólo se obtuvo la reducción en los costos de transporte⁶, sino una reducción inmediata en la vulnerabilidad de las mercancías, pues estos medios de transporte tenían que desafiar peligros que no afrontaban los ferrocarriles, y permitió superar el volumen total de mercancías que se podía movilizar.

Sin embargo, la situación aún era complicada para 1901 cuando la mayor parte de las regiones del país no tenía una conexión ferroviaria, puesto que la distancia a caballo y con buen tiempo entre Ambalema y Manizales podía tomar cuatro días; entre Bucaramanga y Cúcuta, cinco; Cali y Buenaventura, unos cuatro días, Bogotá a Neiva, por tierra, de nueve a diez días, y por tierra y transporte fluvial, de cinco a seis días; Medellín hasta Ayapel, unos trece días; y Tunja a Bogotá⁷, tres días, sólo por mencionar sólo algunos trayectos y, suponiendo buen tiempo.

Durante el gobierno de Rafael Reyes se realizó un esfuerzo importante por impulsar obras de fomento y por crear un nuevo marco legal e institucional que permitiera promover estas iniciativas. En particular, se creó el Ministerio de Obras Públicas con el fin de organizar la construcción de ferrocarriles acompañado de una efímera legislación que buscó nacionalizar y centralizar el manejo de la política ferroviaria, tratando de abandonar en parte el viejo sistema de concesiones; esto permitió el crecimiento total de la red en 1,6 veces durante su gobierno.

A pesar de este esfuerzo, si se observa el índice latinoamericano de kilómetros de ferrocarril construidos *per cápita* entre 1893-95 y

6 Camacho Roldán calculaba en 1871 que la reducción de los fletes por los ferrocarriles podría ubicarse alrededor de una cuarta parte de los costos en los métodos tradicionales; además, también calculaba que el sobre costo del transporte interno podría estar en el 100% sobre el precio de los productos agrícolas. Esto sin duda fue un gran incentivo en la definición de los primeros proyectos ferroviarios del país, cfr. *ibíd.* p. 102.

7 Poveda, Gabriel. *Carrileras y locomotoras*. Medellín: Fondo Editorial Universidad Eafit, 2010, pp. 38-9.

1919-22, Colombia descendió del cuarto lugar (superando sólo a Ecuador, Haití y Guatemala) al penúltimo lugar, sólo por encima de Haití. Estas cifras sin duda ponen en perspectiva el esfuerzo ferroviario colombiano con respecto al de Argentina, México, Chile o Brasil, los cuales lideraron la vanguardia en la construcción de ferrocarriles en América Latina.

CUADRO I
KILÓMETROS DE FERROCARRIL PER CÁPITA
EN AMÉRICA LATINA (1893-95 Y 1919-22)

País	1893-95	1919-22
Haití	0	7
Colombia	15	20
El Salvador	23	23
Ecuador	10	26
Venezuela	33	26
Guatemala	13	35
Nicaragua	44	38
R. Dominicana	24	45
Perú	60	46
Paraguay	48	56
Brasil	95	76
Panamá		78
Bolivia	43	81
Honduras	19	95
Costa Rica	132	112
Cuba	122	119
México	106	120
Uruguay	252	140
Chile	102	152
Argentina	382	286

Fuente: Ocampo, José Antonio. *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*. Bogotá: Tercer Mundo-Colciencias-Fedesarrollo, 1998, p. 53.

Para la década de 1920 la bonanza económica fue aprovechada hábilmente por el gobierno de Pedro Nel Ospina (1922-26) para mejorar los niveles de inversión en infraestructura en el país. Desafortunadamente, aunque los ferrocarriles recibieron el 65% de los dineros pagados por la indemnización por Panamá, esto se hizo de manera desordenada y atomizada, lo que se conjugó con un redireccionamiento de la inversión hacia las carreteras que habría de afectar en el largo plazo el desarrollo ferroviario. Además, durante 1923 y 1928 el Congreso cambió en cuatro veces la administración de los ferrocarriles, con lo cual la continuidad administrativa se vio seriamente afectada.

En la década de 1930 se enfrentaron los efectos de la crisis económica y de la contracción fiscal y económica del país. Con los nuevos gobiernos liberales se vio también un cambio en el diseño de la política ferroviaria, para lo cual el Congreso promulgó la Ley 29 de 1931, o “de Ferrocarriles”, y la Ley 88 de Carreteras en el mismo año.

Durante el gobierno de Enrique Olaya Herrera (1930-1934), el ministro de Obras Públicas, Germán Uribe Hoyos, canceló todos los contratos de construcción y eliminó todos los subsidios de transporte a los gobiernos departamentales. Por tal razón, Uribe llevó al congreso una propuesta para centralizar la política pública, dándoles a los profesionales una posición dominante en la toma de decisiones, y eliminar la mayor parte del impacto de los políticos acerca de las decisiones sobre inversión⁸. Esto se concretó con la creación del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales (CAFN), al cual se le dio en sus inicios un carácter técnico para el manejo de la política y la administración ferroviaria, lo cual le imprimió un nuevo dinamismo al manejo ferroviario.⁹

Entre 1934 y 1935 se construyeron 226 km de ferrocarriles, con una inversión promedio del 0,47% del PIB, mientras se cons-

8 Hartwig, Richard E. *Roads to reason: transportation, administration, and rationality in Colombia*. Pittsburgh: Pittsburgh University Press, 1983, p. 105.

9 No obstante, el gobierno nacional se reservó la revisión de las tarifas e itinerarios, así como algunos controles sobre el manejo presupuestal.

truyeron más de 1.000 km de carreteras, con una inversión pública promedio del 1,41% del PIB. No obstante, durante el primer gobierno de Alfonso López Pumarejo (1934-1938) se promulgó la Ley 204, mediante la cual se reactivó la construcción de ferrocarriles, al autorizar al CAFN a destinar las ganancias operacionales netas para un programa de ampliación de la red en 10 años.

De la misma manera, la Ley 70 de 1939 aprobó la emisión de bonos por US\$8'571.429 para financiar la construcción de ferrocarriles, con lo cual la red férrea pasó de 3.035 en 1936 a 3.432 en 1946¹⁰. No obstante, la escasez de recursos, la nacionalización de varios ferrocarriles, la competencia con carreteras paralelas, los altos costos laborales y las bajas tarifas redujeron sus ingresos. Con la nacionalización de la mayoría de los ferrocarriles colombianos, el CAFN debió asumir todos los costos operacionales y laborales de las empresas¹¹.

Para 1934 la red férrea colombiana contaba con poco más de 3.000 kilómetros construidos, pero en términos de densidad era de tan sólo 0,30 kilómetros por cada 100 kilómetros² y de 3,8 kilómetros por cada 10.000 habitantes. En términos absolutos y relativos, de nuevo los líderes en América Latina eran México, Brasil, Argentina y Chile, los cuales tenían unas cifras que incluso sobrepasaban en algunos casos las de los países europeos más importantes. Sin embargo, estas cifras palidecen si se tiene en cuenta que los Estados Unidos para este año habían construido 415.000 kilómetros de ferrocarril con un promedio de 32,70 kilómetros por cada 10.000 habitantes.

10 Ramírez, María Teresa. “Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia (1900-1950)”. En *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, de Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2006, p. 36.

11 Las prestaciones sociales de los empleados del ferrocarril eran mayores que las de los empleados del gobierno. Por ejemplo, en 1934 el salario diario de un trabajador del ferrocarril era de \$1,03, mientras que el de un obrero del sector público era de \$0,70. En 1936 eran de \$1,16 y \$0,89 respectivamente. *Ibíd.*, p. 38.

CUADRO 2
COMPARACIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES (1934)

País	Total Km	Por cada 100 Km ²	Por cada 10.000 habitantes
Costa Rica	825	1,40	14,90
Paraguay	1.064	0,30	12,00
Venezuela	1.073	0,10	3,30
Ecuador	1.130	0,50	5,70
Guatemala	1.236	1,10	5,50
Bolivia	2.412	0,20	8,00
Uruguay	2.783	1,50	14,00
Colombia	3.056	0,30	3,80
Perú	4.522	0,40	6,90
Chile	8.898	1,20	20,20
España	16.319	3,20	6,60
México	24.727	1,30	14,00
Reino Unido	32.816	13,60	7,00
Brasil	35.646	0,40	8,10
Argentina	39.480	1,40	32,80
Canadá	68.176	0,70	62,50
Estados Unidos	415.948	4,50	32,70

Fuente: Ramírez, María Teresa. “Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia (1900-1950)”. En *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, de Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, pp. 5-224. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2006, p. 28.

Para la década de 1930 se registran resultados operacionales negativos en la mayoría de los ferrocarriles, situación que condujo a una reestructuración del CAFN en 1943, mediante la Ley 7.^a, con la cual el gobierno pudo nombrar directamente a los miembros del Consejo y se hizo una reforma laboral para enfrentar el problema de la carga prestacional; la primera medida politizó el manejo del CAFN, que hasta ese momento se había caracterizado por ser técnico, y la segunda no tuvo el efecto esperado sobre los ingresos¹².

12 Ibid., pp. 38-40.

Finalmente en 1954 se liquidó el Consejo y se creó la Empresa de Ferrocarriles Nacionales, con la cual se nacionalizó totalmente el manejo del sistema férreo, al tiempo que su actividad mostraba una caída sostenida en su utilización.

Como se puede apreciar en el siguiente cuadro, Colombia, para la década de 1960, presentaba uno de los índices más bajos de kilómetros construidos por cada 100 kilómetros cuadrados, superando sólo a Paraguay y a Venezuela; y el segundo más bajo de kilómetros construidos por cada 100.000 habitantes, aunque cabe anotar que muchos países presentaban resultados inferiores a los que se observan en 1934 debido probablemente a la dura competencia que representaban las carreteras para el transporte ferroviario en ese momento en el mundo, lo que había conducido al desmantelamiento parcial o total de muchas rutas. Como se puede apreciar en la siguiente gráfica, esta situación se deterioraría aún más durante las dos décadas siguientes.

CUADRO 3
COMPARACIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES (1960)

País	Total Km	Por cada 100 Km ²	Por cada 10.000 habitantes
Paraguay	441	0,11	2,42
Venezuela	474	0,05	0,65
Costa Rica	665	1,30	5,30
Ecuador	1.152	0,41	2,52
Guatemala	1.159	1,06	2,98
Perú	2.559	0,20	2,58
Uruguay	3.004	1,69	11,84
Colombia	3.241	0,28	2,08
Bolivia	3.470	0,32	10,12
Chile	8.415	1,11	10,94
México	23.369	1,19	6,11
Brasil	38.287	0,45	5,27
Argentina	43.905	1,59	21,29
Estados Unidos	350.116	3,82	19,38

País	Total Km	Por cada 100 Km ²	Por cada 10.000 habitantes
España	18.033	3,57	5,92
Canadá	70.858	0,71	39,56
Reino Unido	29.562	12,07	5,62

Fuente: Ramírez, María Teresa. “Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía colombiana”. En *Economía colombiana del siglo XX: un análisis cuantitativo*, de James Robinson y Miguel Urrutia. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2007, p. 403.

Aunque Colombia presentaba un rezago en términos latinoamericanos, en todo caso es posible observar un objetivo general durante los siglos XIX y XX: vincular el esfuerzo de construcción de la infraestructura de transporte con un modelo de desarrollo económico sustentado en el comercio internacional y apoyado en una política estatal generosa, lo cual se tradujo en una legislación con grandes ventajas y pocas exigencias para los inversionistas, que trajo como consecuencia el establecimiento de algunos monopolios de transporte con privilegios especiales, generosos tratamientos tributarios, enormes traspasos de tierras baldías y, en no pocas ocasiones, grandes desfalcos a las finanzas públicas.

Sin embargo, teniendo en cuenta la importancia regional que tuvo este ferrocarril, su estudio ha estado relegado a las condiciones técnicas de la ruta o la descripción de los procesos de contratación que debió enfrentar. En este sentido, como es tradicional en los estudios sobre ferrocarriles en Colombia, se destacan los trabajos de Ortega (1917, 1920, 1923 y 1932), Arias de Greiff (2006), Pérez (2007) y Poveda (2010), los cuales se concentran sobre todo en las características mencionadas, pero no profundizan en el impacto territorial, político y económico que significó la culminación del proyecto en el siglo XX y la articulación que permitió al interior de la región y con el ferrocarril de Antioquia. Aparte de estos trabajos, no hay estudios sistemáticos de esta ruta que analicen su impacto económico ni sobre el papel de la línea en la redefinición territorial de la región.

En un sentido más amplio, en el análisis del desarrollo ferroviario durante el siglo XX se destacan los trabajos de Ramírez

(2006 y 2007) y de Pachón (2007) quienes, desde una perspectiva económica, realizan un profundo análisis del desarrollo de la política de transporte en Colombia. No obstante, al igual que en trabajos más recientes, se desconoce buena parte del desarrollo de esta línea que el Estado ha tratado de rehabilitar, desde finales del siglo XX hasta la actualidad, a través del sistema de concesiones, con serios problemas en la definición de una política que ha llevado a una utilización precaria y parcial de la ruta original.

Sin embargo, existe un acervo importante de fuentes primarias publicadas y de prensa que permitieron profundizar en los detalles de la construcción y operación del ferrocarril, en particular en los aspectos relacionados con la rescisión de los contratos con Cisneros, la actividad de la compañía en a comienzos del siglo XX, la injerencia de ciertos políticos regionales, los informes de algunos de los directores del ferrocarril que posibilitaron el análisis del comportamiento empresarial de la compañía, y varios artículos de prensa que permitieron rastrear los últimos años de la concesión férrea del Pacífico. En estos textos se destacan los trabajos de Rafael Álvarez Salas (1909), M. Castro et al. (1880), el informe del ingeniero Roberto Zawadsky (1880), algunos textos de Cisneros (1875 y 1880), algunos documentos oficiales de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico y de la *Compañía Empresaria del Camino de Ruedas de Buenaventura*; los informes de Vásquez Cobo (1923), los textos de Rogerio Fernández et al. (1911) y los de Rogerio Méndez (1905), además de los informes presentados al Senado de la República en 1912, entre otros.

En tal sentido, este trabajo se fundamentó metodológicamente, en primer lugar, en un recorrido importante por las fuentes primarias publicadas, con un énfasis muy fuerte en aquellas realizadas durante el siglo XIX por los principales protagonistas de estos proyectos ferroviarios, así como en publicaciones de la época que incluyen trabajos económicos y políticos, documentos de las juntas directivas y folletos. Este tipo de fuentes permitieron una aproximación a los modelos de pensamiento y a los mecanismos de dominación en la medida en que los autores de los artículos de prensa, folletos, libelos y artículos apelaban a una forma de legitimidad, expresada por la “opinión pública”, en la que se pueden

identificar las instancias de juicio o de justificación en uno u otro sentido alrededor de la construcción de los ferrocarriles colombianos.

Así mismo, se hizo un trabajo importante de fuentes primarias en el Archivo General de la Nación, en particular en el Fondo del Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales, mediante el cual se logró una aproximación más detallada a aspectos tales como la construcción, los movimientos y la operación del ferrocarril del Pacífico y de ramales importantes como el de Nacaderos-Armenia. También se consultó el Archivo Aquileo Parra, el cual se encuentra en el archivo particular de Juan Camilo Rodríguez, donde reposan documentos relativos a varios proyectos ferroviarios que estaban en operación o en construcción durante su presidencia (1876-1878); así mismo, en este archivo particular fue posible consultar la correspondencia de Francisco J. Cisneros, sobre todo en torno al debate político durante la construcción del ferrocarril del Pacífico.

Por último, se realizó una relectura del principal cuerpo de historiografía sobre los ferrocarriles en Colombia pues, a partir de un examen cuidadoso del mismo y de enfoques teóricos diferentes, es posible descubrir elementos nuevos de discusión y análisis que acompañen a lo encontrado en la consulta de fuentes primarias documentales y de archivo.

El objetivo principal de este texto es analizar el papel que tuvo el ferrocarril del Pacífico en la articulación regional en el Gran Cauca. Esta zona, fuertemente comprometida con el modelo liberal radical, vio un difícil desarrollo de su proyecto ferroviario, que eventualmente se convertiría en uno de los elementos que permitió el desplazamiento de los antiguos centros de poder regional asentados en Popayán, por unos nuevos y más dinámicos alrededor de Cali. Este cambio de la dinámica regional llevó eventualmente, junto con otros factores, a la escisión del Valle del Cauca del Gran Cauca.

Así mismo, se analizará cómo este eje ferroviario fue el primero que se concibió y construyó (con enormes dificultades) con visión nacional, y no se limitó a la vinculación de un centro de

producción local con el comercio internacional. Por último, se presentarán las conclusiones finales. El ferrocarril del Pacífico, por sus características, presenta un interés particular, pues aunque pretendía servir a la economía regional, se diseñó con un propósito más amplio, permitiendo configurarlo como la primera ruta de interconexión nacional.

Para el desarrollo de esta propuesta el texto se ha dividido en cuatro capítulos. En el primero se analizará el proceso de reconfiguración regional que le da sentido a la propuesta de construcción de un ferrocarril en el Gran Cauca; en el segundo se estudiará el tortuoso camino que debió seguir el ferrocarril del Cauca, luego del Pacífico, en el siglo XIX. En el tercer capítulo se examinarán los cambios en las condiciones económicas en las primeras décadas del siglo XX, con los cuales se le dio un nuevo aire al proyecto que le permitió configurarse como una de las rutas férreas más importantes del país, al tiempo que se constituía en uno de los elementos centrales en el proceso de redefinición territorial en la región. En el cuarto se estudiará cómo la línea cumplió finalmente su propósito de interconexión nacional con varias rutas férreas del occidente del país, y eventualmente con el ferrocarril del Atlántico; así mismo, a manera de colofón, en este capítulo se analizará la proyección de esta línea en el ámbito nacional hasta las condiciones y resultados actuales de la concesión, y su papel en el nuevo escenario del comercio exterior colombiano.

I. De Cali a Buenaventura, la necesidad de una ruta al Pacífico

El Gran Cauca fue una de las regiones políticas y económicas más importantes del país durante el siglo XIX, tanto por su importancia política como por su peso económico; no obstante, en contraste con los estudios realizados para el período colonial, su desarrollo económico ha recibido menos atención si se compara con regiones como Santander o Antioquia. Probablemente esto se deba a que se puede percibir un mayor dinamismo en ciertos sectores de estas regiones mineras o agroexportadoras que han generado una mayor preocupación en los estudios regionales o locales.

Políticamente el Gran Cauca es sin duda una de las zonas más importantes del siglo XIX, y en él se pueden evidenciar cambios profundos que llevaron a su transformación territorial, lo que condujo, a principios del siglo XX, a que se escindiera, para dar paso a la creación del departamento del Valle del Cauca. Desde el punto de vista económico, este proceso se debió en buena parte a dos factores: en primer lugar, al crecimiento del cultivo de caña de azúcar, y en segundo lugar, a la consolidación de un eje de comunicación entre Cali y Buenaventura que permitió crear nuevas dinámicas

de transporte, con las cuales eventualmente se pudo lograr la interconexión nacional entre el Magdalena y el Pacífico.

Uno de los cambios políticos más importante que tuvo la región en el siglo XIX fue la creación del Estado Federal del Cauca, el 15 de junio 1857, el cual se dio junto con los de Santander, Cundinamarca, Boyacá, Bolívar y Magdalena, configurando con Antioquia y Panamá la Confederación Granadina en 1858¹³ y, más tarde, con la Constitución de 1863, los Estados Unidos de Colombia, con la cual adquirieron la condición de Estados Soberanos. Por su extensión, peso político y recursos económicos, el “Gran Cauca” se convirtió en uno de los Estados más importantes de la Unión.

Tradicionalmente se afirma que la economía caucana estuvo enmarcada durante el siglo XIX en un sistema de grandes haciendas y de minería, sustentadas principalmente en la esclavitud o en relaciones precapitalistas de producción; en su gran mayoría estas haciendas tuvieron problemas para adaptarse a las nuevas dinámicas del siglo XIX (como la manumisión de los esclavos entre 1821 y 1852) y entraron en fuertes procesos de decadencia de los cuales no se recuperaron¹⁴.

En el mismo sentido, la producción aurífera caucana se vio particularmente afectada por la Independencia, con lo que se perdió participación (en términos absolutos y relativos) frente a regiones más dinámicas como la antioqueña. Esta crisis en el Cauca se extendió a lo largo del siglo, y sólo con el ingreso de inversión extranjera y la introducción del dragado en la minería de aluvión es posible evidenciar algunas muestras de recuperación. No obstante,

13 El Estado Federal del Cauca estuvo conformado por las provincias de Barbacoas, Buenaventura, Chocó, Cauca, Pasto, Popayán, Túquerres y el Territorio del Caquetá. Más tarde, en 1858, se reconfiguró en cinco provincias y un territorio nacional: Buenaventura, Chocó, Cauca, Pasto, Popayán y el Territorio del Caquetá.

14 Cfr. Tovar, Hermes. “La lenta ruptura con el pasado colonial (1810-1850)”. En *Historia económica de Colombia*, de José Antonio Ocampo. Bogotá: Planeta, 2007, pp. 111-114. Por supuesto, hubo notables excepciones en el Cauca, en especial la Hacienda Coconuco logró proyectarse al período colonial como un ejemplo de adaptación económica. Esta hacienda había sido propiedad de los jesuitas hasta 1767 y luego fue propiedad de dos de las familias más influyentes de la región: los Arboleda y los Mosquera (Ibíd., p. 109).

la legislación vigente le daba grandes prebendas a los inversionistas extranjeros, lo cual se tradujo, a diferencia de otras regiones, en un proceso de fuga de capital, poca reinversión y transferencia de tecnología en la región¹⁵.

MAPA I EL GRAN CAUCA



Fuente: Tomado de Jaramillo, Roberto Luis, y Adolfo Meisel. “Más allá de la retórica de la reacción, análisis económico de la desamortización”. En *Economía colombiana del siglo XIX*, de Adolfo Meisel y María Teresa Ramírez, 283-330. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2010, p. 296 (modificado por el autor).

15 Cfr. Correa, Juan Santiago. *Minería y comercio: las raíces de la elite antioqueña (1175-1810)*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2001, y *Territorio y poder: dinámicas de poblamiento en el valle de Aburrá, siglo XVII*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2004.

Sin embargo, estas generalizaciones deben ser precisadas pues no necesariamente se aplican a todas las subregiones caucanas. El Estado Soberano del Cauca se puede dividir en cuatro subregiones económicas: la primera, en la parte norte del Estado, estaba dominada por la producción hacendaria del Valle del Cauca con cultivos de azúcar y granos; el comercio de exportación de Cali y Palmira a través del puerto de Buenaventura; la producción de haciendas ganaderas tradicionales en la zona de Buga; la producción cacaotera en Tuluá, y Cartago, como el eje articulador del comercio con los mercados de Quindío, el Pacífico, Antioquia y Tolima¹⁶.

La segunda subregión, en la parte central del Estado, se caracterizó por el predominio de las haciendas señoriales tradicionales, las cuales eran explotadas a través del terraje, la aparcería, el arrendamiento campesino, etc.; estas haciendas, siguiendo la lógica típicamente precapitalista, generaron pocos excedentes susceptibles de ser comercializados. Sólo se puede apreciar una breve articulación con el comercio internacional a través de la extracción silvestre de quinas, tagua y caucho. El centro político de esta región era Popayán¹⁷.

El sur del Cauca conformaba la tercera subregión económica, en la cual predominaron las haciendas y los pequeños propietarios de la zona de Pasto y Túquerres. Su producción alimentó tanto el mercado local como algunos intercambios con Barbacoas y Tumaco, e incluso con el Ecuador. La cuarta subregión comprendía la zona de los ríos San Juan y Atrato en el Chocó, en donde la producción aurífera encontró una fuerte competencia por parte de los intereses de los mineros antioqueños en la zona¹⁸.

Para la segunda mitad del siglo XIX, la primera subregión tuvo una importancia estratégica, pues para comienzos de la década de 1860 contaba con cultivos tradicionales de tabaco lo que le permitió participar de la bonanza agroexportadora de este producto. No obstante, para hacer posible el comercio de exportación era

16 Valencia Llano, Alonso. *Estado Soberano del Cauca: Federalismo y Regeneración*. Bogotá: Banco de la República, 1988, p. 23.

17 *Ibíd.*

18 *Ibíd.*, pp. 23-24.

necesaria, entre otras condiciones, la regularización del transporte entre Cali y Buenaventura¹⁹.

Esta no era una preocupación nueva, pues la necesidad de vincular a Cali con el Pacífico se planteó ya desde la colonia²⁰, y se evidenció **de manera temprana en la vida republicana con la decisión** de Bolívar de encargar al coronel Eusebio Borrero, en 1829, la construcción de un camino entre estos dos lugares, aunque el proyecto nunca se concretó. En 1846 Tomás Cipriano de Mosquera lideró una iniciativa más ambiciosa ante el Congreso para lograr la aprobación de una ley que declarara vía nacional, y recibiera todo el apoyo político y económico posible, el proyecto de camino entre Bogotá, La Mesa, Ibagué, Cartago, Cali, hasta llegar a Buenaventura pasando por el río Dagua²¹.

Al amparo de esta iniciativa se adelantaron exploraciones, a finales de la década de 1840, entre los ríos Dagua y Anchicayá bajo la dirección del ingeniero polaco Estanislao Zawadsky, quien presentó un proyecto de camino por las riberas del río Dagua con un presupuesto estimado de \$350.000 oro. Tiempo después, durante la administración de José María Obando, se expidió el Decreto del 12 de abril de 1854 mediante el cual se concedió un privilegio por 80 años a Mosquera para explotar un camino carretero entre Cali y Buenaventura, con derecho de peaje por el tránsito de ganado y carga de importación; se le concedieron además, como auxilio, 125.000 hectáreas de tierras baldías²².

19 En todo caso se debe tener en cuenta que para el momento Buenaventura no tenía instalaciones portuarias adecuadas, y el tránsito de mercancías entre Europa y Buenaventura debía hacerse a través del ferrocarril de Panamá, con sus altos fletes, o a través de una larga travesía por el Cabo de Hornos.

20 Desde finales del siglo XVI se vislumbró la posibilidad de conectar mediante un camino a Cali con el Pacífico. En 1592 se otorgó un privilegio para tal fin a Francisco Jaramillo siguiendo el curso del río Dagua y, más tarde, cuando el también comerciante Manuel Caycedo Tenorio abrió un camino entre Cali y Buenaventura (Poveda. Ob. cit., p. 341). Aunque sin duda estos caminos debieron prestar algún servicio, claramente no se convirtieron en ejes articuladores de Cali con el Pacífico.

21 Ortega, Alfredo. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*. Vol. 2. Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1923, p. 452.

22 *Ibíd.*, p. 453.

En condiciones similares se le otorgó un privilegio, por un término de 40 años, a Juan Nepomuceno Núñez para construir un camino de herradura que recorría la ruta descubierta poco antes por Juan Alberto Sinisterra desde la bahía de Buenaventura hasta el Valle del Cauca. Dicho camino debía pasar por el sitio de los Chancos y terminar en Cali, con la condición de que no interfiriera con el privilegio otorgado a Mosquera; no obstante, el proyecto nunca se llevó a cabo debido probablemente a la oposición de Mosquera²³.

Sin competencia inmediata, Mosquera conformó en 1859 una sociedad anónima denominada *Compañía Empresaria del Camino de Ruedas de Buenaventura a Cali*, a la cual se le traspasaron sus derechos y los adicionales que le había otorgado el Estado del Cauca, los cuales incluían un incremento de \$1'000.000 en el capital, con una garantía sobre rendimientos del 6% anual. Cinco años más tarde, en medio de la Convención de Rionegro, se expidió la Ley del 19 de mayo de 1863, que autorizó la contratación de un empréstito por \$1'000.000 para la apertura de este camino y se autorizó al gobierno para hipotecar el derecho sobre la posible recompra del ferrocarril de Panamá y el 15% del producto bruto de las salinas para respaldar el crédito²⁴.

El 2 de noviembre del mismo año Frank Shutz realizó la primera propuesta formal para la construcción de una línea férrea entre Cali y Buenaventura. Sin embargo, el gobierno se la remitió al Estado del Cauca con un concepto previo negativo, pues entraba en conflicto con el privilegio otorgado a Mosquera, proyecto en el cual, además, el gobierno tenía intereses como accionista principal, por lo cual la propuesta quedó bloqueada²⁵.

Bajo estas condiciones, el cónsul de Colombia en Londres celebró un contrato con William Howard, director del Banco *London & Country*, para la consecución de un préstamo de £200.000 con un interés del 6% anual y un descuento inicial del 14%, además de

23 Ibid.

24 Ibid.; y Poveda. Ob. cit., p. 342

25 Ortega. Ob. cit., p. 454; y Escobar, Paulo Emilio. *Los ferrocarriles en Colombia en 1925-26*. Bogotá: Imprenta del M. de G., 1926, p. 19.

un plazo de redención que vencía en 1884. Una vez conseguido el dinero se dio inicio a los trabajos bajo la dirección del ingeniero estadounidense George Hopkins, quien realizó el trazado del camino para que soportara el tránsito de carretas de cuatro ruedas y construyó 65 kilómetros hasta el sitio de Córdoba sobre el río Dagua. Tras la muerte de Hopkins en 1865 se le encargó la tarea de construcción a Zawadsky²⁶.

Por medio del Decreto del 13 de mayo de 1864 el Congreso prorrogó el plazo de entrega del camino por dos años más y el 28 de mayo siguiente se autorizó al gobierno para encargarse del fomento del proyecto y tomar el número de acciones necesario en caso de que el capital no fuera suficiente, así como para tomar el crédito que se requiriera para comenzar la obra²⁷.

Mosquera, para el momento ministro de Colombia en Gran Bretaña, adelantó las gestiones para contratar, el 27 de octubre de 1865, un préstamo con *Robinson & Fleming* de Londres por £1'500.0000, al tiempo que se contrató la compra de rieles y otros suministros para establecer un ferrocarril por la misma vía. El 8 de mayo de 1866 el Congreso autorizó una prórroga de dos años para la construcción del camino, y de cuatro años más, a partir del 1.º de julio de 1872, para darlo al servicio público en su totalidad como camino de herradura, y de seis años si se terminaba como camino carretero o de rieles. Para concluir la obra se le otorgaron a la compañía los ingresos de las aduanas de Buenaventura y Tumaco, además de \$1'200.000 más los intereses causados a la fecha por el empréstito²⁸.

Los avances de la obra se informaron regularmente a los accionistas en 1865 a través de *El Repertorio*²⁹, periódico publicado por la compañía para tal fin. No obstante, debido probablemente a la difícil situación fiscal, y a la deuda externa e interna del país, la Ley del 20 de marzo de 1867 suspendió las autorizaciones previamente otorgadas para la construcción del camino de rieles. La

26 Poveda. Ob. cit., p. 342.

27 Ortega. Ob. cit., p. 454.

28 Ibíd., p. 455.

29 *El Repertorio*, 1.º de enero de 1865 y 1.º de junio de 1865.

compañía quedó ilíquida a finales de 1871, seis meses antes del límite para declarar la caducidad del contrato y, tras haber construido 53 kilómetros de camino de herradura entre Cali y Sucre logró, con los ingresos de los peajes, adelantar la obra hasta Córdoba en el río Dagua para sumar 65 kilómetros de camino que se inauguraron oficialmente el 15 de enero de 1873³⁰.

Para tratar de conectar con Buenaventura se construyó una trocha a partir de Córdoba, lo cual permitió, en condiciones peligrosas, el transporte de ganado, personas y mercancías. Sin embargo, el camino y la trocha ofrecían sólo una solución parcial y transitoria al problema del transporte del puerto hasta Cali y de allí al interior, razón por la cual desde principios de la década de 1870 se comenzó a adelantar el proceso de contratación de una concesión ferroviaria que permitiera una solución de transporte más eficiente.

Uno de los efectos regionales más importantes de la apertura de este camino fue el desplazamiento paulatino de Popayán por Cali como centro hegemónico del Gran Cauca. Esto se debió a que, en la medida en que se regularizaba este camino —a pesar de las dificultades en el tránsito de personas y mercancías—, se pudo articular a Cali con la ruta marítima que conectaba a Buenaventura con el ferrocarril de Panamá, y con esta a dinámicas de comercio internacional más amplias de las que se podían lograr con las difíciles rutas terrestres que interconectaban a Popayán con el resto del país.

Así, aún sin culminar completamente el camino, se puede evidenciar un impacto sobre las exportaciones del tabaco caucano a través de la ruta Cali-Buenaventura. Con la bonanza tabacalera del país este producto pasó de aportar un promedio del 10% de la producción nacional entre 1835 y 1850, a cerca del 18,70% en 1865 (aproximadamente 1.870 toneladas, de las cuales se exportaban 216,5 que equivalían al 5% de las exportaciones totales), y el 51,14% para 1874 (cerca de 3.250 toneladas, de las cuales se exportaron 785,5 que corresponden al 9% del total exportado); sin

30 Ortega. Ob. cit., p.454-55.

embargo, al mantenerse las técnicas de producción tradicionales, sin mejoras sustanciales en la calidad del producto, su participación comenzó a caer significativamente a partir de 1876 con el final del auge tabacalero del país³¹.

El otro producto tradicional caucano, la quina, también se vio vivificado por los auges exportadores del siglo XIX siguiendo un patrón similar al del tabaco; el pico exportador caucano se registró entre 1872 y 1873, para desaparecer prácticamente a partir de 1875 y 1876. La carga de importación que recorría el camino era básicamente sal del Perú, y tejidos de algodón, licores, herramientas y artículos de ferretería, entre otras, provenientes de distintas partes del país. La caída en las exportaciones de la quina y el tabaco hacia finales de la década de 1870 se combinó con los efectos de la guerra civil de 1876 y 1877, lo que generó una profunda crisis política y económica en el Cauca que abrió las puertas a la oposición al modelo liberal radical³².

La guerra civil de 1876-1877 comenzó en la región nororiental del Estado Soberano del Cauca, en lo que hoy corresponde al departamento del Valle del Cauca, cuando se levantaron en diversas zonas comités conservadores en contra del gobierno liberal, debido a las reformas en la educación implementadas durante el gobierno de Eustorgio Salgar con la promulgación de la ley de enseñanza laica. Este conflicto se conoce como la Guerra de las Escuelas.

La rebelión comenzó en Palmira y rápidamente se extendió a Buga, Tuluá, Cali y el actual Quindío, y un poco más adelante desde Popayán hacia el Ecuador. Una vez comenzó la insurrección, el

31 Valencia Llano. Ob. cit., p. 25-26. Es evidente que la mayor parte de la producción se dedicó al mercado interno, pero no se puede desestimar el volumen de exportación que se generó hacia los mercados internacionales a través de este difícil camino a Buenaventura. Para una visión más amplia de la racionalidad económica tras estos auges exportadores, y de las razones por las cuales no se realizaron importantes inversiones en la mejora de la calidad del producto, cfr. Ocampo. *Colombia y la economía mundial*, cit.

32 Valencia Llano. Ob. cit., p. 27; y Flórez, Lenin. "La Regeneración y la formación de la nación colombiana: el caso Cauca, Colombia". *Cuadernos de Historia*. n.º 2. Cali: Universidad del Valle, 1986, p. 27.

gobierno antioqueño anunció la guerra contra el gobierno federal y envió tropas, que se identificaban aún con el liberalismo, contra los Estados de Cauca y Tolima. El propósito conservador era crear un bloque entre Antioquia, Tolima, Cauca y los Estados de la costa (comprometidos con la causa nuñista) con el fin de organizar las condiciones militares para la toma del poder; sin embargo, la falta de recursos por parte de los rebeldes limitaron seriamente la capacidad operacional y fueron derrotados en 1877³³. Esta sería una victoria pírrica de los conservadores, pues la crisis económica y política llevó finalmente a su derrota electoral en 1878 y a la elección de Julián Trujillo como presidente de la Unión, y en 1880 a la elección de Rafael Núñez, lo que dio inicio formal a la Regeneración.

En este sentido, el Cauca se convirtió en una de las primeras regiones en comprometerse con Rafael Núñez en su oposición. Este, de la mano de Eliseo Payán y Julián Trujillo, comenzaría el relevo político en el Cauca en los primeros años de la Regeneración³⁴. No obstante, la luna de miel duró poco y las guerras civiles de 1885 y 1895 afectaron negativamente a la economía caucana, en particular a dos de los proyectos económicos más importantes de la región: el desarrollo bancario y el ferroviario.

Respecto al primero, aunque el predominio de las actividades tradicionales se puede evidenciar en el escaso desarrollo bancario de la región pues, a pesar de su importancia, solo se fundaron los bancos de Buga (en 1875, con un capital inicial de \$153.857), del Cauca (en Cali, en 1873, con un capital de \$300.000), el de Popayán y el del Sur (en 1881), y el del Estado (en Popayán, en 1884, con un capital del \$102.400). Estos bancos no lograron dinamizar el crédito regional ni se convirtieron en grandes apalancadores de nuevas inversiones y sus billetes tuvieron una aceptación restringida, principalmente en los centros urbanos con escaso impacto en el ámbito rural. Ninguno de estos bancos sobrevivió a la nueva política monetaria de la Regeneración³⁵ luego de la guerra civil de 1885 y de las reformas introducidas entre 1886 y 1887.

33 Borja, Miguel. *Espacio y guerra: Colombia federal, 1858-1885*. Bogotá: Universidad Nacional-IEPRI, 2010, pp. 93-95.

34 Flórez. Ob. cit., pp. 11-14.

35 Correa, Juan Santiago. *Moneda y Nación: del federalismo al centralismo económico en Colombia (1850-1922)*. Bogotá: CESA, 2010, y Collazos, Jaime

Con relación al segundo proyecto (el desarrollo ferroviario), se continuó discutiendo la necesidad de llevar a cabo la conexión Cali-Buenaventura a través de un ferrocarril aún en medio de las dificultades económicas. Sin embargo, la realización del proyecto ferroviario debió superar importantes obstáculos debido, en primer lugar, a los efectos de las guerras civiles y, luego, a una serie de contratos, firmados en la segunda mitad del siglo XIX, que no sólo dejaron como resultado un costoso tramo de ferrocarril de condiciones técnicas muy malas, sino que, como se verá en el siguiente capítulo, algunos de ellos significaron una cadena de demandas contra la Nación, lo que provocó erogaciones sin precedentes en beneficio de contratistas extranjeros inescrupulosos que supieron aprovechar la debilidad del gobierno en los escenarios legales internacionales.

Andrés y Arley Barandica. "Historia del Banco de la República en Cali y el establecimiento de los principales pilares bancarios en la ciudad a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX". En *Ensayos sobre Economía Regional*, n° 44. Cali: Banco de la República, Centro Regional de Estudios Económicos Cali, agosto de 2006, pp. 10-12.

II. El difícil siglo XIX: contratos y demandas en la ruta al Pacífico

La importancia estratégica del camino Cali-Buenaventura para el Estado del Cauca, así como las esperanzas cifradas en el comercio exterior como dinamizador del crecimiento económico, llevó a que la élite política regional presionara para que el camino fuera reemplazado por una ruta férrea más eficiente y de mayor capacidad de carga. En el ámbito nacional el gran promotor de esta iniciativa fue Manuel Murillo Toro, quien consideraba que el hecho de construir una vía de comunicación que conectara al Pacífico colombiano con el interior y con el mar Caribe significaba una esperanza para el desarrollo. Sin embargo, el inicio del proyecto ferroviario para conectar a Cali con el puerto de Buenaventura no fue fácil, pues debió transitar el tortuoso camino de una serie de contratos infructuosos que llevaron a resultados deplorables representados en muy pocos kilómetros construidos a altísimos costos.

En este capítulo se analizará cómo el modelo de contratación desarrollado en el último cuarto del siglo XIX se prolongó hasta comienzos del siglo XX con la firma de ocho contratos entre 1872 y 1907³⁶, de los cuales sólo dos se adelantaron a través de inversio-

36 En este sentido, no se considera el final del siglo XIX en términos crono-

nistas locales con resultados muy pobres: tan sólo 55 kilómetros de vía con características técnicas muy deficientes. El objetivo de este acápite es estudiar el desarrollo de estas concesiones y evidenciar la asimetría en los procesos de negociación del gobierno nacional y regional frente al capital extranjero, y frente a los tribunales internacionales en los que Colombia trató de hacer valer sus derechos; también se pone en evidencia la incapacidad del capital regional para hacerse cargo, durante este período, de un proyecto que era considerado vital para la economía caucana.

A. EL CONTRATO SMITH-MODICA

El interés por la construcción de una línea férrea entre Cali y Buenaventura no sólo era de carácter regional: contaba con el apoyo decidido de Manuel Murillo Toro, quien la consideraba una obra de fomento fundamental para el desarrollo del país. En este sentido, durante su administración, Murillo Toro quedó facultado, mediante la Ley 52 del 14 de mayo de 1872, para emprenderla, lo mismo que otras obras de fomento de interés nacional.

Al amparo de esta Ley, David R. Smith y Frank B. Modica³⁷ firmaron en 1872 el primer contrato para construir una línea férrea entre Cali y el Pacífico, el cual fue aprobado con modificaciones en la Ley 66 del mismo año. Con este contrato se definió tanto la construcción de la ruta como la del muelle marítimo en Buenaventura. Los contratistas se comprometieron a llevar a cabo la construcción de las obras con recursos propios, para lo cual el gobierno nacional y el del Cauca dieron una garantía del 7% sobre capital, respaldada con los ingresos de las aduanas del Pacífico, Tumaco y Riosucio (y con las demás rentas del país en caso de ser estas insuficientes), además de un privilegio de explotación de 60 años³⁸.

En cumplimiento de esta garantía la Nación se comprometió a hacerse cargo de hasta \$105.000 oro anuales en los últimos tres

lógicos, sino en términos de las características comunes que comparte el modelo de desarrollo ferroviario para la región del Cauca.

37 Smith y Modica actuaban como corresponsales de la *Cauca, Valley Mining & Constructing Co.*, de Peoria Illinois.

38 Ortega. Ob. cit., p. 457.

años de la construcción, y a partir de ese momento con un límite de \$210.000 oro por un período de 20 años, siempre que se presentara una situación de déficit en la operación de la ruta. El ancho de la vía debía ser de 0,75 metros, y debía partir de Buenaventura por la ribera occidental del río Cauca; los contratistas estaban obligados a comenzar la exploración de la ruta a los seis meses de aprobado el contrato, y la construcción seis meses más tarde, con un plazo de terminación de cuatro años y un privilegio de explotación de 60 años, tras lo cual la empresa, sus equipos y propiedades regresaban a la nación a título gratuito. Con el fin de garantizar las exenciones necesarias, la obra se declaró de utilidad pública³⁹.

Además de la construcción de la ruta y del muelle, los concesionarios se comprometieron a organizar una línea de vapores y a estudiar la posibilidad de establecer la conexión con el río Magdalena sin intervención del gobierno. Como prenda, los contratistas debían depositar \$25.000 oro y se obligaban a comprar las acciones de la Compañía del camino de herradura mediante bonos del 7% amortizables en 30 años. Una vez culminados los 60 años de privilegio, la Nación se comprometió a entregar parte de las utilidades generadas por el ferrocarril al Estado del Cauca, y se tasó en \$7000.000 el valor de la obra terminada⁴⁰.

Con estas condiciones definidas, los contratistas iniciaron el difícil proceso de aprobación del contrato por parte de la *Cauca, Valley Mining & Constructing Co.*, de la cual eran corresponsales, tras lo cual se pudo comenzar la obra en diciembre de 1872 bajo la dirección del ingeniero Barton C. Smith. Como parte de sus obligaciones Smith se encargó del diseño del trazado preliminar entre Buenaventura y Cali, los planos y perfiles, el presupuesto, los cálculos para algunas variantes en la ruta y la ejecución de los trabajos de mantenimiento del camino de herradura⁴¹.

Como parte de la negociación se procedió a la liquidación de la *Compañía Empresaria del Camino de Ruedas de Buenaventura* para

39 Ibid., pp. 457-58.

40 Ibid., p. 458.

41 Ibid.

entregarle su operación a los nuevos concesionarios⁴². Una vez se concluyeron los estudios preliminares, los concesionarios depositaron la garantía de \$25.000 y se creó la *Buenaventura & Cauca Valley Rail Road Co.*, con sede en la ciudad de Nueva York, la cual renegoció con el gobierno, el 24 de febrero de 1873, en dos años la prórroga de la terminación del proyecto si se lograba culminar la mitad de la obra en cuatro. El Congreso aprobó esta reforma contractual mediante la Ley 64 de 1873⁴³.

La negociación del traspaso del contrato a la nueva compañía generó recelo en el gobierno, pero la élite caleña presionó para que finalmente se aceptaran las garantías que otorgaban, pues consideraban que la obra no sólo era fundamental para el Estado Soberano, sino que manifestaban, además, una total confianza en las gestiones que hasta el momento había desarrollado Smith en la región. Aquileo Parra, en nombre del gobierno, concordaba con estas apreciaciones siempre que la nueva compañía pudiera cumplir con los requerimientos de ley⁴⁴.

No obstante, el comienzo de la obra presentó dificultades debido a problemas en la consecución de los fondos necesarios, probablemente como consecuencia de la crisis de los mercados internacionales de 1873. En todo caso, Murillo Toro lideró el cabildeo necesario para la aprobación de una nueva prórroga de cuatro meses, y de la Ley 32 de 1874, con la cual se autorizó al Ejecutivo para desarrollar la obra por cuenta propia o mediante una nueva compañía en caso de que el contrato no se cumpliera y se declarara su caducidad⁴⁵.

El representante en Colombia de la *Buenaventura & Cauca Valley Rail Road Co.*, Charles S. Brown, solicitó autorización al

42 Compañía Empresaria del Camino de Ruedas de Buenaventura. *Informe al Consejo Directivo de la Empresa*. 1872.

43 Ortega. Ob. cit., p. 458.

44 Parra, Aquileo. "Despacho de hacienda i Fomento". *Diario Oficial*, 7 de noviembre de 1874, p. 2229; y Rengifo, Tomás, Belisario Zamorano, Joaquín de Caicedo et al. "Ferrocarril del Pacífico". *Diario Oficial*, 7 de noviembre de 1874, p. 2229.

45 Smith, David R. "Locomotive Whistle". *The Andean Transit* 1, n.º 1 (junio 1874): pp. 1-4 y Ortega. Ob. cit., p. 459.

gobierno para realizar una emisión de \$3'000.000 en bonos en el mercado de Londres con el fin de recaudar capital para consolidar su conformación; sin embargo, la solicitud fue rechazada por haberse otorgado una autorización previa al ministro de Colombia en Gran Bretaña para obtener el empréstito dirigido a la financiación del ferrocarril del Norte y otros proyectos ferroviarios del país; además, se negó la autorización para el traslado de la compañía de Peoria (Illinois) a Nueva York⁴⁶. La razón para negar el aval de la emisión fue que una nueva emisión generaba una presión negativa sobre los papeles colombianos en Londres, situación que el gobierno deseaba evitar.

IMAGEN I

LOCOMOTORA DEL FERROCARRIL DE OCCIDENTE (1878)



Fuente: Arias. Ob. cit., p. 122⁴⁷.

A pesar de esta negativa, la Compañía lanzó en el mercado londinense una emisión de £600.000, la cual fracasó inmediatamente porque el agente de Colombia afirmó que la empresa no tenía la garantía del gobierno mientras no comenzaran los trabajos de construcción del ferrocarril. La falta de recursos paralizó la obra y luego de cinco años se declaró la caducidad del contrato en 1877⁴⁸.

46 Ibid.

47 Esta locomotora Rogers, del tipo 4-4-0, fue una de las tres del estilo “oeste” americano que operaron en la actual Colombia, aunque The Panama Railroad Company y la empresa del Canal de Panamá operaron 48 de este tipo. Esta máquina fue traída por Charles S. Brown en 1878.

48 Pérez, Gustavo. *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y*

En un último intento, Modica informó el 2 de junio de 1875 que había obtenido los recursos financieros necesarios para acometer los trabajos y que estaba dispuesto a aceptar las reformas contractuales que se requirieran. No obstante, el gobierno exigió que fuera directamente la Compañía en Estados Unidos la que ratificara el contrato, lo que llevó a la suspensión de las negociaciones.

En 1875, Charles S. Brown aprovechó las dificultades para intentar obtener la concesión para él en los mismos términos de Smith y Modica, no obstante, la solicitud fue rechazada por el gobierno, pues Brown no fue capaz de obtener los recursos necesarios⁴⁹. Más adelante, en la década de 1880, Brown trabajó en el ferrocarril de Antioquia bajo la dirección de Francisco J. Cisneros y a su retiro, en 1888, intentó infructuosamente obtener el contrato para este ferrocarril con los mismos resultados que obtuvo con los de Girardot y Zipaquirá⁵⁰. Así mismo, al parecer hubo algunos acercamientos con Henry Meiggs, pero fueron desestimados por él debido a sus ocupaciones en el Perú⁵¹.

B. EL CONTRATO CON SMITH

Al igual que Modica, David R. Smith tenía un serio interés por este contrato y logró firmar uno nuevo con el Estado Soberano del Cauca el 9 de septiembre de 1876, amparado en la Ley 43 de 1875. El contrato atrajo al empresario estadounidense Benjamin Smith —conocido como el rey de los ferrocarriles del Oeste—, con

los orígenes del subdesarrollo. Colombia: Ediciones Cisnecolor, 2007, p. 323; y Ortega. Ob. cit., p. 460.

49 Pérez. Ob. cit., p. 323.

50 Brown generó una fuerte resistencia en Medellín que provocó el rechazo de la propuesta para encargarse de la construcción del ferrocarril de Antioquia tras la salida de Cisneros. Cfr. Correa, Juan Santiago. *Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia*. Bogotá: CESA, 2010.

51 Archivo Particular Juan Camilo Rodríguez (en adelante APJCR), Archivo Aquileo Parra, *Cartas de César Conto a Aquileo Parra*, Popayán: 10 y 17 de mayo de 1876. Modesto Garcés intentó estos contactos, pero el intermediario Hernan Göbring, no realizó ningún contacto con este y parece que no fue más que un deseo local por vincularlo al proyecto del ferrocarril del Pacífico (APJCR, Archivo Aquileo Parra, *Cartas de Modesto Garcés a Aquileo Parra*, Popayán: 19 de abril y 14 de mayo de 1876).

quien se asoció con el propósito de efectuar la construcción de la ruta y el muelle, pero la propuesta fue rechazada por el gobierno⁵².

Debido a este contratiempo, David R. Smith negoció directamente con el Estado Soberano del Cauca y firmó un nuevo contrato en el que se comprometió a construir, con recursos propios, 12 kilómetros de carrilera como prenda de cumplimiento. En contraprestación pidió que se le otorgara el contrato de ampliación de la ruta hasta Bogotá una vez se culminara la obra. El contrato se firmó con Modesto Garcés como presidente del Estado Soberano del Cauca, pero fue rechazado por el Congreso debido a que ya se había adelantado parte de las negociaciones con Cisneros⁵³.

El fracaso de esta contratación se debió a que se esperaba que esta ruta eventualmente se conectara con el ferrocarril de Antioquia, y en este sentido el general Julián Trujillo –Jefe Militar y Civil de Antioquia– bloqueó los intentos de Smith para llevar a cabo la obra con el fin de presionar la contratación de la ruta con su amigo Francisco J. Cisneros⁵⁴. El proyecto de Trujillo y de Cisneros daba continuidad a la idea original de Murillo Toro de diseñar esta ruta para su interconexión con el Magdalena y con el Caribe; se concebía como una vía de carácter nacional y no sólo restringida al ámbito regional

C. EL FERROCARRIL DEL CAUCA, LA PARTICIPACIÓN DE CISNEROS

Durante la guerra civil de 1876 el general caucano Julián Trujillo ocupó militarmente el Estado Soberano de Antioquia; allí conoció a Francisco J. Cisneros y entabló una buena relación de amistad con él, razón por la cual, una vez nombrado presidente en 1878, y frente a los fracasos anteriores, cerró un contrato con

52 Pérez. Ob. cit., p. 323. Modesto Garcés afirmaba que parte del fracaso de estas negociaciones se debieron a que a Benjamin Smith le preocupaba la viabilidad del proyecto y el impacto negativo que podía tener sobre su reputación. APJCR, Archivo Aquileo Parra, *Carta de Modesto Garcés a Aquileo Parra*, Popayán: 23 mayo de 1876.

53 Ortega. Ob. cit., p. 460.

54 Ibíd.

Cisneros el 2 de febrero para construir la ruta férrea entre Cali y Buenaventura y el muelle en el puerto⁵⁵.

El presupuesto se estimó en \$6'000.000 oro, de los cuales la mitad serían financiados por el gobierno con el 50% de los ingresos de las aduanas de Buenaventura y Tumaco; el Estado Soberano de Antioquia contribuiría con \$200.000 al amparo de la Ley 2.^a de 1877; así mismo, se reservaban los ingresos derivados de los derechos generados por el camino de herradura de Cali. El Estado Soberano del Cauca se comprometió a otorgar una subvención mensual de \$2.000 oro tomados de las rentas estatales. La obra debía comenzar a los seis meses de firmado el contrato y tenía un plazo de construcción de seis años a partir de ese momento; la obra se denominó "Ferrocarril del Cauca"⁵⁶.

Como era ya habitual, a la empresa se le otorgaron exenciones tributarias que incluyeron: la totalidad de los tributos durante el período de construcción más cinco años; la posibilidad de utilizar, a título gratuito, los servicios de policía; la cesión de las zonas necesarias para la construcción de la ruta; la autorización para explotar los recursos naturales que se necesitaran en las tierras baldías aledañas a la construcción; la cesión, a título gratuito, de 200.000 hectáreas de tierras baldías en fajas de terreno alternadas a lado y lado de la ruta; el derecho a ampliar la ruta hasta llegar a Popayán, y, junto con las condiciones anteriores, la cesión gratuita de 1'000.000 de hectáreas de tierras baldías. El período de usufructo se fijó en 60 años con derecho de recompra de la obra a los 20 años de darse al servicio al público⁵⁷.

Estas tierras fueron tomadas por la *Sociedad Agrícola*, compañía conformada por Cisneros en sociedad con su amigo John L. Thorndike y Hector J. Kingman. El objetivo de la empresa era

55 APJCR, Archivo Aquileo Parra, *Carta de Modesto Garcés a Aquileo Parra*, Popayán: 16 de enero de 1878.

56 Ortega. Ob. cit., p. 461; Pérez. Ob. cit., p. 324; y Poveda. *Carrilera y locomotoras*, cit., p. 344.

57 Ortega. Ob. cit., p. 461. El contrato firmado con Cisneros se hizo sobre la misma base del que intentó negociar Modesto Garcés con Benjamin Smith (APJCR, Archivo Aquileo Parra, *Carta de Modesto Garcés a Aquileo Parra*, Popayán: 12 de febrero de 1878).

explotar las tierras baldías adjudicadas, atraer la inmigración extranjera y el desarrollo de la agricultura, la minería y la industria, para lo cual contó con un capital líquido de \$50.000; sin embargo, dicha iniciativa no pudo cumplir con sus objetivos y la compañía fue disuelta en 1891⁵⁸.

Los trabajos se iniciaron el 15 de septiembre de 1878, y para el 14 de noviembre se había concluido el trazado de la línea hasta la Quiebra de San José y los estudios preliminares de la ruta hasta Cali, los cuales definían una ruta de 134 kilómetros de extensión. No obstante, los trabajos debieron suspenderse debido al invierno, las dificultades topográficas, al incumplimiento del gobierno nacional en realizar la transferencia de los recursos provenientes de las aduanas del Pacífico, y a las duras críticas regionales al contrato⁵⁹.

En diciembre de 1878, Cisneros, en una comunicación dirigida a Belisario Zamorano, uno de sus empleados de confianza, ratificó que estas intrigas “políticas” estaban lideradas por Carlos Nicolás Rodríguez y Felipe Pérez, en particular en lo que se refería a los problemas financieros que podía enfrentar la empresa, situación que él consideraba sin fundamento al contar con los mencionados recursos fiscales de las aduanas del Pacífico⁶⁰.

No obstante, los Estados de Cauca y Antioquia no cumplieron con los pagos acordados en el contrato, lo que provocó la firma de un nuevo contrato modificatorio el 15 de marzo de 1880, mediante el cual el gobierno aceptaba hacerse cargo de estos pagos que fue aprobado mediante la Ley 54 de 1880. En desarrollo de esta negociación Cisneros recibió los títulos por las 200.000 hectáreas de tierras baldías, los cuales intentó sin éxito que se le adjudicaran en el Estado de Panamá. Como compensación por no haber logrado la ubicación pretendida, el Ministro de Hacienda y Fomento le otorgó 20.000 hectáreas adicionales de tierras baldías⁶¹.

58 Horna. *Francisco Javier Cisneros: a pioneer in transportation and economic development in Latin America*. Ob. cit., pp. 74-75.

59 Pérez. Ob. cit., p. 324.

60 APJCR. Varios y Correspondencia, *Carta de Francisco J. Cisneros a Belisario Zamorano*, Nueva York: 29 de diciembre de 1878, ff. 1v-3v.

61 Ortega. Ob. cit., p. 463.

Para septiembre de 1880 la explanación llegó unas cuatro millas más delante de Córdoba junto con la construcción de varios puentes en guayacán, incluido el que unía a la isla de Cascajal (donde se ubica Buenaventura) con el continente. También, como era costumbre en las empresas de Cisneros, se introdujeron técnicas contables modernas que permitieron un mayor control de los recursos de la obra; también se estableció un pequeño hospital atendido por el médico G. Horris, con Joaquín Ibáñez como practicante y boticario. El control de la obra estuvo en manos del círculo íntimo de Cisneros, e incluyó a Denning J. Thayer, el ingeniero Belden y Macario Palomino. El manejo del camino de herradura se le había encargado a Belisario Zamorano y a Aníbal Micolta, quienes lo habían reformado para prestar un mejor servicio hasta Cali⁶².

IMAGEN 2

LOCOMOTORA DEL FERROCARRIL DEL CAUCA NO. 1 “CALI”



Fuente: Arias de Greiff, Gustavo. *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006, p. 123⁶³.

62 Zawadsky, Roberto. “Informe sobre el ferrocarril del Cauca”. *Diario Oficial*, 24 de septiembre de 1880, pp. 8321-22, y p. 8321.

63 En 1879 llegó la primera locomotora fabricada por *John Fowler & Co.*, de Inglaterra, la cual se denominó “Cali”. Actualmente es un monumento ubicado frente a la estación en Cali (Arias de Greiff, Gustavo. *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006, p. 61).

La inauguración de este primer trayecto hasta Córdoba permitió la reducción de los costos de transporte en cerca de la mitad de lo que valían por el antiguo camino. Esto permitió un ahorro promedio anual para el Cauca de cerca de \$174.510, aunque Cisneros, en una estimación más generosa, ubicaba dichos ahorros en \$201.218 anuales⁶⁴.

Sin embargo, Cisneros solicitó al gobierno, el 15 de junio 1880, la rescisión de los contratos debido a que consideraba que el proyecto ya estaba en marcha y podría continuar mejor sin su intervención. Lo cierto es que esta solicitud se debió seguramente al error en el diseño del muelle de Buenaventura, el cual provocó que por su localización se limitara el calado de los buques que podían atracar en él, aunque la construcción del puente del Piñal de 187 metros, que conectaba la isla de Cascajal con tierra firme, se culminó con éxito⁶⁵.

Las razones de fondo se debían a que probablemente las empresas de Cisneros habían llegado al límite de financiación y de capacidad estructural al tener abiertos simultáneamente tres frentes de trabajo: el ferrocarril de Antioquia, el de Honda-La Dorada y el del Pacífico, además de la fuerte resistencia ejercida por grupos de empresarios que se oponían al “cisnerismo” en los dos primeros proyectos.

Frente a la primera solicitud de rescisión, el gobierno contrató para evaluar la obra a G. Eberhard, ingeniero de la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* en Panamá, quien conceptuó que el muelle cumplía con las condiciones adecuadas de construcción pero su ubicación limitaba el acceso para buques con un calado superior a los 12 pies; por esta razón la obra debió abandonarse luego de haberse invertido \$80.235 oro en su construcción⁶⁶.

Un grupo importante de congresistas del Cauca se opusieron vehementemente a la rescisión de los contratos con Cisneros y

64 Horna. *Francisco Javier Cisneros: a pioneer in transportation and economic development in Latin America*. cit., pp. 69.

65 Cisneros, Francisco Javier. “El ferrocarril del Cauca”. *Diario Oficial*, 21 de julio de 1880, p. 8120; y Escobar. Ob. cit., p. 20.

66 Ortega. Ob. cit., pp. 463-64.

solicitaron la aprobación de una nueva Ley con el fin de obtener los recursos necesarios para superar las penurias económicas, pues consideraban que esta era una obra “redentora” para el Cauca y tenían completa confianza en Cisneros. Frente a la negativa de rescisión, Cisneros intentó infructuosamente subastar los contratos, pero, finalmente, logró renegociar las condiciones del contrato⁶⁷.

A pesar de las dificultades, las obras continuaron bajo la dirección del ingeniero Thayer y el 20 de julio de 1882 se pudo inaugurar el trayecto entre Buenaventura y Córdoba, dando fin a la necesidad de utilizar el río Dagua como vía de transporte. No obstante haber logrado la culminación de este primer trayecto, las dificultades económicas, sobre todo las derivadas de la consecución de recursos en el exterior, llevaron a Cisneros a proponer en tres oportunidades más la rescisión del contrato⁶⁸.

Para agosto de 1882, la empresa contaba con 43 carros de distintos tipos, por un valor de \$24.253,56 oro, y dos locomotoras, la Cali y la Popayán de 19 y 14 toneladas de peso respectivamente⁶⁹, las cuales tenían un valor en libros de \$6.524,75 oro y de \$15.680,22 oro respectivamente. En útiles y herramientas la compañía registraba un total de \$2.057,92 oro; y sumados los edificios, inventarios, etc., la empresa tenía \$105.454,38 oro en activos⁷⁰.

Entre 1882 y 1883 la empresa pagó por jornales \$4.849,90 oro; por sueldos directos de los empleados \$5.969,64 oro; los gastos del hospital ascendieron a \$354 oro, y sumados otros gastos, el total llegó a \$17.111,02. Esto implicó que el costo de trazado de cada kilómetro fuera de \$1.178,80 oro. Para aquel momento la empresa tenía en material rodante 52 vagones, y había realizado el pedido para una nueva locomotora y cinco vagones⁷¹.

67 Castro, M. M., Pacífico Orjuela, Benjamín Núñez, Juan Ulloa et al. “Carta al Primer Ciudadano”. *Diario Oficial*, 21 de julio de 1880, p. 8121.

68 Ortega. Ob. cit., p. 463.

69 AGN. Sección República. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, Secretaría de Fomento. *Ferrocarril del Cauca: informe general correspondiente al año de 1883*. 1884, Tomo 430, f. 54v.

70 AGN. Sección República. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, *Inventario general ferrocarril del Cauca*, 31 de agosto de 1882, Tomo 430, ff. 25v-26v.

71 AGN, Sección República, Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles

El último intento de rescisión de los contratos ocurrió en 1884 con el propósito de poder concentrarse en los otros proyectos que adelantaba en el país y, a diferencia de las situaciones anteriores, la Cámara de Representantes instó al gobierno para que conformara una comisión que evaluara las obras del ferrocarril del Cauca. Luego del estudio de las mismas, el gobierno finalmente accedió a firmar el contrato de liquidación el 22 de junio de 1885⁷².

Para finiquitar la entrega, el gobierno nombró como perito a Manuel H. Peña y Cisneros a M. C. Conwel, quienes informaron que la extensión total construida hasta 1885 era de 27 kilómetros de carrilera y 52 kilómetros de trazado, y que se recibían dos locomotoras, el puente del Piñal (que se había reemplazado por uno de hierro con un valor de \$163.336), diez edificios en Buenaventura, tres en El Piñal, dos en Pailón y cuatro en Córdoba. La obra construida fue recibida por el gobierno el 20 de septiembre de 1885 con un avalúo, por parte de los peritos, de \$1'780.882 oro, de los cuales Cisneros había recibido \$1'244.945 oro y había realizado un aporte propio que se avalúo en \$588.937 oro e incluía \$53.000 asignados por un tercer perito en los puntos en que los dos primeros no se pudieron poner de acuerdo. El costo por kilómetro construido fue de \$67.921, que incluía el pago de la indemnización a Cisneros, un muelle inútil y el puente del Piñal⁷³.

La compañía y la obra fueron recibidas por los comisionados del gobierno Liborio Vergara y Aquilino Aparicio. Parte de la deuda que el gobierno tenía con Cisneros se le abonó en el acuerdo de compra del ferrocarril de Bolívar, y la diferencia se entregó en bonos especiales del 4 y 5% de interés anual⁷⁴.

La obra fue entregada mediante contrato al Estado Soberano del Cauca el 9 de diciembre de 1885 junto con el 50% de los ingresos de las aduanas del Pacífico, con la condición de que si en el transcurso de cinco años o antes se suspendían las obras por

Nacionales de Colombia, Secretaría de Fomento, *Ferrocarril del Cauca: informe general correspondiente al año de 1883*. 1884, Tomo 430, f. 37v y 55v.

72 Ortega. Ob. cit., p. 464.

73 Ibíd., pp. 466 y 499; y Pérez. Ob. cit., p. 324.

74 Ortega. Ob. cit., p. 466-67. En reconocimiento a Cisneros, en 1907 se bautizó una de las estaciones con su nombre.

seis meses, o si se destinaban los recursos para otros fines, la obra regresaba a la Nación junto con las tierras baldías asignadas como auxilio. Sin embargo, cualquier posibilidad de continuar la obra se vio truncada por la guerra civil de 1885; como consecuencia de la nueva Constitución de 1886, se promulgó la Ley 144 de 1888, que revirtió la propiedad del ferrocarril a la Nación⁷⁵.

En estos años la obra fue administrada por Macario Palomino y Julián Uribe Uribe⁷⁶, quienes, a pesar de habérseles asignado mediante la Ley 24 de 1887 los mismos recursos y un auxilio de \$300.000 en billetes del Banco Nacional⁷⁷, no pudieron avanzar mucho en la construcción, aunque operaron el tramo construido por Cisneros⁷⁸.

Una de las razones por las que no se pudo avanzar fue que se debió enfrentar la reconstrucción de la línea por el fuerte deterioro que presentaba; así como el tiempo y los costos invertidos en la reconstrucción del puente del Piñal, la construcción de varios edificios necesarios, la compra de un lote de 3.000 m² en Buenaventura, la reparación y compra de material rodante, y el inicio de los trabajos hasta el kilómetro 83. Las contribuciones del gobierno para atender los gastos en este período ascendieron a \$780.166 oro, de los cuales la mayor parte (\$412.823 oro) fueron aportadas por las aduanas del Pacífico⁷⁹.

D. EL CONTRATO CON EL CONDE DE GOUSSENCOURT

El conde de Goussencourt, a través de su representante Jean Gaulmin, hizo una propuesta audaz, y sin duda irrealizable en ese momento, para conectar el Pacífico con Bogotá, Bucaraman-

75 Ibid., p. 467.

76 Julián era hermano de Rafael Uribe Uribe.

77 Se tiene registro de que estas emisiones, con destino al ferrocarril del Cauca, comenzaron por lo menos desde julio de 1887, con un valor ordenado al Banco Nacional de \$50.000. Cfr. AGN. Sección República. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, Ministerio del Tesoro. *Correspondencia al Ministro de Fomento*. 23 de julio de 1887, Tomo 430, f. 75.

78 Pérez. Ob. cit., p. 324.

79 Ortega. Ob. cit., p. 467-68.

ga, Medellín y Cartagena a través de 3 proyectos ferroviarios. El primer contrato con él se firmó el 1.º de junio de 1886, mediante el cual se le otorgó una concesión por 99 años para construir y explotar las siguientes líneas:

– Una ruta que partiría del río Magdalena para llegar a Bogotá, pasando por Bucaramanga, Tunja y Zipaquirá. – La segunda, de Buenaventura al río Cauca. – La tercera pretendía conectar a Girardot con Cali

Para el desarrollo de este inmenso proyecto el gobierno le otorgó una garantía del 7% sobre la base de \$42.000 por kilómetro construido con un ancho de vía de 1 metro, una zona de privilegio de exclusividad sobre las vías de 80 kilómetros y, como prenda de cumplimiento, un depósito por \$100.000 oro⁸⁰.

Para comenzar a ejecutar las obras, el conde de Goussencourt firmó un contrato con el fin de obtener la cesión del ferrocarril del Cauca, pero fue improbadado por el Ministerio de Fomento. Como consecuencia de esto, tres años más tarde el gobierno no pudo verificar el inicio de los trabajos y declaró la caducidad del contrato mediante resolución del 28 de marzo de 1889⁸¹.

Frente a esta situación, Goussencourt negoció con el gobierno la construcción de un ferrocarril desde Buenaventura hasta Manizales, pasando por Cali. El contrato se firmó el 8 de mayo de 1889, dividiendo la ruta en dos secciones: la primera de Buenaventura a Cali, y la segunda desde allí hasta Manizales. Al concesionario se le otorgó una garantía por seis años del 7% sobre un estimado de Fr200.000 por kilómetro construido y de Fr40.000 por kilómetro hasta Córdoba, cuya vía se debía ensanchar a un metro para cumplir con los requerimientos técnicos de la ruta⁸². Para mayo de 1889 el ferrocarril reportó un valor en caja por fletes de mercancía de exportación de \$660,40 y por las de importación de \$1.212,85 oro. El valor recaudado por los ingresos derivados de los trenes expresos fue de tan solo \$36 y por pasajes se obtuvieron \$147,40. El valor de los ingresos operacionales ascendió a \$2.056,65⁸³.

80 Ibid., p. 469.

81 Ibid.

82 Ibid.

83 AGN. Sección República. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles

Para 1890 se habían tendido 26 kilómetros de ruta, de Buenaventura a San Cipriano, con un costo promedio de \$87.740 oro, y se había incorporado la locomotora “Palmira” de 30 toneladas al servicio del ferrocarril, con un costo de \$28.000 oro⁸⁴. Así mismo, se había comprado un año antes una casa en Buenaventura con un lote de 3.500 metros cuadrados y un valor de \$12.000 oro, con el fin de adecuarla para su utilización como estación en esta ciudad⁸⁵.

Este nuevo contrato tuvo un privilegio de explotación por 70 años con una zona de exclusividad de 40 kilómetros a lado y lado de la vía; sin embargo, ese año estalló el escándalo de la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* en la cual Goussencourt tenía participación, lo que hizo imposible conseguir los fondos y llevó a la caducidad del contrato cuatro años más tarde⁸⁶.

La compañía francobelga traspasó todos sus derechos a Gaulmin, con quien el gobierno adelantó la negociación para un arreglo frente a la caducidad del contrato del 28 de marzo de 1889 en la cual se consideró perjudicado. El contrato de arreglo se firmó el 30 de julio de 1892 y se aprobó mediante la Ley 87 de ese año, mediante la cual se acordó la renuncia a toda reclamación por parte de Gaulmin a cambio del reembolso del depósito de la garantía de Fr500.000, el reconocimiento de intereses del 7% anuales sobre el depósito, y el reembolso de Fr40.000 por los gastos incurridos⁸⁷.

Con esto concluyó la participación de Goussencourt y Gaulmin en la construcción del ferrocarril del Pacífico, sin haber construido un kilómetro de línea, pero después de haber recibido ingresos importantes. Goussencourt siguió teniendo por algunos años intereses en Colombia, representados en la *Compañía Burila* y en el proceso

Nacionales de Colombia. Informe del Administrador del ferrocarril del Cauca. Mayo de 1889, Tomo 430, ff. 64v-70v.

84 AGN. Sección República. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Informe. 1890, Tomo 430, ff. 261v-264v.

85 AGN. Sección República. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Comunicación de Miguel Guerrero al Ministro de Fomento. Mayo de 1889, Tomo 430, ff. 53v-55r.

86 Pérez. Ob. cit., p. 325.

87 Ortega. Ob. cit., p. 470. Para la fecha el tipo de cambio se estima en \$1 oro por Fr5.

de colonización que se estaba desarrollando en el Departamento de Caldas. La participación de estos inversionistas es un buen ejemplo de los excesos a los que se sometieron las precarias finanzas públicas decimonónicas y de la debilidad del Estado para negociar en condiciones favorables y verosímiles la construcción de estos proyectos de infraestructura; todo ello ejemplo de la incapacidad de hacer valer sus derechos frente a un dudoso capital internacional.

Entre tanto, el gobierno recibió algunas propuestas para continuar la obra, entre las que se destacan la de Polydore de Bruycker y Augustus Figge. Estos inversionistas ingleses propusieron la construcción de una línea entre Buenaventura y Manizales, pasando por Cali, al amparo de la Ley 144 de noviembre de 1888⁸⁸. El ferrocarril operaría en dos secciones: la primera entre Buenaventura y Cali, y la segunda, entre esta ciudad y Manizales⁸⁹, la cual comenzaría al culminar la primera y, como otras concesiones ferroviarias, la obra se declararía de utilidad pública, con los beneficios fiscales que esto implicaba; se estipuló una garantía del 5,5% anual por 20 años sobre el capital, el cual se estimó en Fr200.000⁹⁰ por kilómetro construido (garantía que se extendía sobre la carrilera ya construida a razón de Fr40.000 por kilómetro recibido). El ancho de la trocha se propuso de un metro, por lo que se incluyó la ampliación de la carrilera entre Buenaventura y Dagua. El término de la concesión se fijó en 80 años, que comenzarían a contar

88 Esta iniciativa contaba con el respaldo del banquero Rodolfo Samper, dueño de la empresa comisionista R. Samper & Cía. de París, quien abogó infructuosamente por su firma ante el presidente Carlos Holguín: AGN. Sección República. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Carta de R. Samper a Carlos Holguín. 17 de marzo de 1890, Tomo 431, ff. 202v-205v, y Carta de R. Samper al Ministro de Fomento. 19 de marzo de 1890, Tomo 431, ff. 206v-212v.

89 Incluso en medio de las negociaciones se adelantaron otras con la firma Robert Benson & Co., de Londres, en las que se consideró que la ruta llegara hasta Bogotá en condiciones similares a los otros contratos. Cfr. AGN. Sección República. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Contrato para la construcción de un ferrocarril entre el puerto de Buenaventura i la ciudad de Bogotá. 1890, Tomo 431, ff. 235v-247r.

90 De acuerdo con el contrato, se fijó el tipo de cambio a razón de \$1 por cada Fr4.

desde el momento de inicio de los trabajos; y a los concesionarios se les daría, a título de propiedad, las tierras baldías contenidas en una franja de 40 kilómetros a cada lado de la ruta. El resto de cláusulas eran similares a las firmadas en las concesiones anteriores de esta ruta. Sin embargo, estas negociaciones no se concretaron debido a que ya estaban adelantadas otras con James L. Cherry⁹¹.

E. EL GRAVOSO CONTRATO CON CHERRY

Poco después de que se hiciera evidente que Goussencourt y Gaulmin no podían conseguir los fondos para el segundo contrato, el gobierno comenzó las negociaciones con el inversionista estadounidense James L. Cherry. Como se verá, este contrato se convirtió en uno de los pleitos ferrocarrileros más costosos que enfrentó el Estado colombiano en el siglo XIX.

El contrato se firmó el 27 de agosto de 1890, basado en la autorización de la Ley 144 del 26 de noviembre de 1888, mediante la cual el gobierno podría adelantar las negociaciones para el ferrocarril del Cauca. El contrato se aprobó en el Congreso mediante la Ley 16 del 18 de octubre de 1890⁹² y contemplaba la construcción de una red de líneas que incluía una desde Buenaventura hasta Manizales, pasando por Cali; otra desde Cali hasta la frontera con el Ecuador, con un ramal hasta Popayán; y la tercera por el Chocó, que buscaba llegar al Atrato para conectar con el mar Caribe con el fin de competir con el posible canal en Panamá durante los difíciles años de la administración francesa. Además, el concesionario adquirió el derecho preferente para la construcción de un posible ferrocarril que conectara al alto Cauca con el río Magdalena y otro hasta el río Putumayo⁹³.

91 AGN. Sección República. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Contrato de privilegio para la construcción y explotación de un camino de fierro servido por vapor entre el puerto de Buenaventura, en el departamento del Cauca, y la ciudad de Manizales, en el departamento de Antioquia, celebrado por el Gobierno de Colombia y los señores Polydore de Bruycker y Augustus Figge. 1890, Tomo 431, ff. 197v-201r.

92 *Ibíd.*

93 *Ibíd.*

Los trabajos tenían un plazo de inicio de cuatro meses a partir de la firma del contrato y la obra se debía concluir, hasta Cali, cuatro años más tarde. Si se terminaba antes de los tiempos previstos, el Estado les otorgaba 1.000 hectáreas de tierras baldías por cada mes de adelanto en la entrega de la obra; así mismo, se otorgó una garantía del 5% anual por la primera sección hasta Cali, y del 4,5% anual por la segunda, por un término de 18 años, sobre un costo estimado de \$38.000 oro por kilómetro construido. Para el desarrollo de la obra, el gobierno destinó al concesionario el 50% de los ingresos brutos por importaciones en las aduanas del Pacífico y fijó el término del privilegio por 70 años a partir de la aprobación del contrato, momento en el cual la obra regresaría a ser propiedad de la nación⁹⁴.

Los gastos de administración, explotación y conservación se tasaron en \$3.000 por kilómetro, con el fin de poderlos tener en cuenta para la liquidación de los intereses garantizados por el gobierno. Además, se concedieron: la habitual exención tributaria de las que gozaban estas empresas ferroviarias; las zonas que fueran necesarias para la construcción de la ruta; el derecho a construir los muelles y puertos necesarios para la operación de la ruta; la cesión del privilegio de usufructo de la parte construida por el término del contrato, y la posibilidad de establecer las líneas telegráficas y telefónicas a lo largo de la ruta. Como en otros contratos, el gobierno tuvo privilegios tarifarios para el transporte de empleados, tropas, carga y correos en el ferrocarril, con un descuento del 50% sobre la tarifa vigente⁹⁵.

Una vez firmado el contrato, fue transferido a la *Cauca Company* en los Estados Unidos el 29 de noviembre de 1890, la cual recibió la carrilera terminada hasta el momento y subcontrató, con el beneplácito del Ministerio de Fomento, la construcción con la *Colombian Construction and Improvement Company*⁹⁶. Los trabajos de construcción comenzaron el 18 de diciembre de 1890 y la empresa fue recibida oficialmente el 23 de ese mismo mes.

94 Ortega. Ob. cit., p. 471.

95 Ibíd., p. 472.

96 Pérez. Ob. cit., p. 325.

En junio de 1891 Cherry logró renegociar las condiciones del contrato con el fin de no tener que cambiar el ancho de la trocha a un metro, a cambio de lo cual se rebajó la remuneración por kilómetro construido. En el mismo sentido, logró renegociar el contrato el 11 de marzo de 1892 para que se le reembolsara la garantía depositada de \$50.000, la cual se había pactado su reintegro sólo cuando hubiera concluido obras por un valor de \$200.000⁹⁷.

Esta última negociación se logró debido a que se le aceptó a Cherry la entrega del trayecto de 14 kilómetros entre Córdoba y Sucre, a orillas del río Dagua, y la reconstrucción del trayecto original de 27 kilómetros que había ejecutado Cisneros, al cual sólo se le hicieron algunas obras de restauración menores, como parte de la obra ejecutada. El material rodante y el equipamiento se ampliaron con la compra de dos locomotoras, un carro de pasajeros y uno de ganado, varias toneladas de rieles de 52 libras, suministros y herramientas, y un puente de hierro que se montó sobre el río Dagua (entre San Cipriano y Sucre)⁹⁸.

El 1.º de enero de 1891 se inauguró oficialmente el servicio hasta Córdoba, y ocho meses más tarde hasta San José en el kilómetro 36, y se adelantó el trazado hasta Cali, con una inversión total estimada en \$233.909 oro. En cumplimiento del contrato, el gobierno entregó un total de \$620.294 representados por la garantía de intereses de \$166.132 oro, \$20.000 en materiales sin utilizar, y \$234.162 de los ingresos generados en la operación de la ruta y del camino de herradura. Los gastos de operación para el mismo período fueron de \$224.868, lo que dio un superávit operacional de \$9.294 oro para este período⁹⁹.

Frente a los retrasos de Cherry el gobierno concedió varias prórrogas¹⁰⁰; pero los retrasos, aunados a la imposibilidad de con-

97 Ortega. Ob. cit., p. 472-73.

98 Este puente fue destruido un año más tarde por una creciente del río (ibíd.).

99 Ibíd., p. 473, y Pérez. Ob. cit., p. 325.

100 Incluso en una de ellas el gobierno autorizó, al amparo de la Ley 64 de 1892, contratar 3.000 chinos para la construcción de la obra, pero el Congreso improbo los convenios de prórroga y promulgó la Ley 60 de 1894 para declarar la caducidad del contrato y continuar la construcción por

seguir recursos en el exterior, llevaron al Ministerio de Hacienda a declarar la caducidad del contrato. La propuesta del contratista para el arreglo contempló las siguientes alternativas: primera, el pago de \$38.000 oro por kilómetro construido y dado al servicio entre Córdoba y San José más los intereses correspondientes, el pago de la indemnización por las obras ejecutadas a partir de San José, el pago de los gastos de reconstrucción entre Buenaventura y Córdoba, y los recursos invertidos en el diseño de la vía hasta Cali.

La segunda alternativa exponía el pago de lo invertido en la obra más un 20% en compensación por el tiempo y los trabajos realizados, así como los intereses vencidos a la fecha de la rescisión del contrato. En tercer lugar, se propuso continuar con la obra y entregarla hasta Cali antes del 1.º de enero de 1900, con la condición de que el gobierno realizara oportunamente los desembolsos mensuales provenientes de las aduanas del Pacífico.

Por último, se planteó como alternativa llevar la obra hasta Juntas antes del 1.º de enero de 1897 con el derecho a explotación, sin continuar la obra, a cambio de un pago de \$200.000 como indemnización por renunciar al contrato y un valor de recompra de \$1'500.000 oro¹⁰¹.

En 1895, luego de estudiar los conceptos del Procurador General y del Consejo de Ministros, el Ministro de Hacienda accedió a la segunda alternativa y procedió a levantar la caducidad y a nombrar un tribunal de arbitramento para definir el monto de la indemnización. El 3 de enero de 1896, con el propósito de llegar a un acuerdo amigable, se accedió a definir los valores de acuerdo con el avalúo de los peritos nombrados, sujeto a la aprobación del Congreso.

El tribunal de arbitramento estaba compuesto por el ingeniero Manuel H. Peña por el gobierno, Christian Schramme por la compañía, y Lewis Haupt, nombrado en consenso por el Ministerio de Hacienda y por el Secretario de Estado de los Estados

administración oficial o por medio de una nueva concesión (Ortega. Ob. cit., p. 473).

101 *Ibíd.*, pp. 474-75.

Unidos. Como asesor de Peña, el Ministerio nombró a Cisneros, que para el momento estaba radicado en Nueva York¹⁰². A pesar de los resultados en Antioquia del penoso asunto de *Punchard, McTaggart, Lowther & Co.*, y el del incidente de la Tajada de San-día ocurrido en Panamá, el gobierno parecía no haber aprendido la lección, y de nuevo permitió que la mayoría de árbitros del tribunal fueran extranjeros y que éste se llevara a cabo en el exterior.

La compañía tasó su reclamación en \$962.438 oro, mientras que el gobierno lo hizo en \$233.909 que incluían los \$200.000 que se le habían anticipado a Cherry, más un 32³/₄% por concepto de honorarios en la dirección y administración de la empresa. Para sorpresa del gobierno y los negociadores, en una interpretación extralimitada del alcance de su autoridad, dos miembros del Tribunal –Schramme y Haupt– condenaron a Colombia a pagar la elevada cifra de \$662.048 oro como indemnización más los intereses del 5% anual por las demoras. Además, asignaron de forma irregular los honorarios del presidente, del abogado de la compañía y del árbitro del tribunal en \$17.200 oro¹⁰³.

Frente a esta decisión, tomada sin su participación, Peña informó al gobierno y la necesidad de declarar la sentencia viciada de nulidad. En consecuencia, el 15 de diciembre de 1897 el gobierno inició un juicio en contra de la compañía para declarar la nulidad de la sentencia ante la Corte del Estado de Virginia, pero para sorpresa del gobierno esta ratificó el fallo, y fijó la indemnización en \$357.404 más los intereses causados desde enero de 1898. Esto ocasionó una nueva demanda ante la Corte de Apelación de Richmond, con igual resultado¹⁰⁴.

Mientras se definían los asuntos legales en Estados Unidos, el gobierno recibió de Cherry la compañía el 26 de enero de 1897, para lo cual se nombró a Rafael González y a Julián Uribe Uribe

102 Pérez. Ob. cit., p. 325.

103 Ortega. Ob. cit., p. 479.

104 AGN. Sección República. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Contract between the Republic of Colombia and Calderon Carlisle and William G. Johnson. Julio de 1899, Tomo 432, ff. 211v-214v.

por parte del gobierno, y a Edward Blum por parte de la Compañía¹⁰⁵. A partir de este momento la administración estuvo a cargo de Julián Uribe Uribe hasta que se nombró, el 25 de febrero, a Ignacio Palau, quien se encargó de la administración hasta la firma del nuevo contrato.

Luego de un largo pleito, la Corte Suprema de los Estados Unidos en el aciago año de 1903 no sólo se ratificó la injusta sentencia, sino que aumentó la suma a pagar a \$903.882 oro. De tal manera que con este fallo y sin contar los pagos a los abogados, a los peritos, los viajes, traducciones, etc., se pagó uno de los valores más elevados por kilómetro construido de ferrocarril: \$112.922 oro, con un pobre resultado de 1,14 kilómetros anuales, mientras que las otras rutas oscilaban entre los \$40.000 y \$80.000.

F. EL CONTRATO CON MUÑOZ Y BORRERO

Debido a la mala calidad técnica, a dos guerras civiles y al descuido de la ruta, se tuvo que emprender de nuevo la reconstrucción de la parte construida hasta el momento y se procedió a negociar con Víctor Borrero e Ignacio Muñoz un contratado de administración delegada que incluía la reconstrucción por un valor de \$320.000 en moneda corriente¹⁰⁶, y el compromiso de llevar la obra hasta Palmira, pasando por Cali, con un costo por kilómetro construido en el primer sector (San José-Juntas) de \$38.000 oro en un tiempo de diez años a partir del inicio de los trabajos¹⁰⁷. Al mismo tiempo se perdía la soberanía sobre Panamá debido a la intervención de los Estados Unidos durante la secesión.

105 AGN. Sección República. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Contrato celebrado con el sr. Dr. Julián Uribe U. para el desempeño de una comisión. Junio de 1899, Tomo 432, ff. 106v-107v.

106 Este valor equivalía a \$160.000 oro, lo cual es un claro indicador de la depreciación acelerada de los billetes emitidos por la Sección Liquidadora del Ministerio del Tesoro, que había reemplazado en sus funciones al Banco Nacional (Correa, Juan Santiago. “Del Radicalismo a la Regeneración. La cuestión monetaria (1880-1903)”. *Revista de Economía Institucional* 11, n° 21 (2009), p. 173).

107 Pérez. Ob. cit., p. 326.

El contrato fue firmado por Manuel Esguerra como Ministro de hacienda y fue aprobado por el Consejo de Ministros el 9 de abril de 1897, y contemplaba, además de lo anterior, una asignación por gastos de conservación y administración de \$200 oro a cargo de los constructores, los cuales se tendrían en cuenta para el estimado de los ingresos del ferrocarril y del camino de herradura, y si superaban este valor los gastos correrían por cuenta del gobierno. Se les otorgó a los contratistas la libertad de fijar las tarifas, siempre que no excedieran las vigentes para el momento. El valor estimado para la zona del Dagua se estimó en \$65.333 oro y de \$40.000 oro para el trayecto Dagua-Palmira¹⁰⁸.

Como en los contratos anteriores, el gobierno destinó el 50% de los ingresos brutos de las aduanas de Buenaventura y de Tumaco que había otorgado la Ley 41 de 1896, y en caso de no ser suficiente las pagaría en libranzas respaldadas en estas Aduanas con un interés anual del 8% anual, amortizables con el mismo porcentaje indicado. Los concesionarios se obligaban a depositar como garantía \$50.000 oro que se reintegrarían una vez se culminaran 20 kilómetros de construcción. Además de esto, el gobierno le otorgaba una prima de 100 hectáreas de tierras baldías por kilómetro, que se entregarían en las zonas donde los contratistas escogieran, y se estipulaba que una vez terminada la construcción los contratistas serían preferidos para administrar y conservar la ruta hasta dejar saldadas las obligaciones. Además, se les mantenían las mismas condiciones para los tramos hasta Manizales y Popayán, y para la construcción del muelle en Buenaventura¹⁰⁹.

Los trabajos de reconstrucción se realizaron entre el 5 de mayo y el 28 de octubre de 1897, y los de construcción de los trayectos nuevos entre el 26 de octubre hasta el inicio de la guerra de los Mil Días. Bajo estas condiciones, Muñoz y Borrero culminaron la construcción de 10 kilómetros nuevos hasta el punto de La Delfina y se repararon los tramos deteriorados, con lo cual el ferrocarril completó 48 kilómetros en 27 años. Magro promedio.

108 Compañía del Ferrocarril del Pacífico. Datos sobre el ferrocarril del Cauca. Bogotá: Imprenta Eléctrica, 1909, p. 4.

109 Ortega. Ob. cit., p. 482.

Los diez kilómetros fueron recibidos durante este período de manera regular por los funcionarios del Ministerio de Hacienda, quienes efectuaron las actas de entrega entre enero y abril de 1899, las cuales eran necesarias para los pagos acordados entre el gobierno y los contratistas¹¹⁰. En enero de 1899 se informó sobre la puesta en operación de la locomotora No. 7, con lo que se completaban las dos que habían prometido poner en operación los contratistas, las cuales fueron diseñadas para esta ruta por M. N. Forney y construidas por *Baldwin Locomotive Works* de Filadelfia¹¹¹.

Como consecuencia del conflicto, el 20 de noviembre de 1899 se paralizaron las obras y el gobierno canceló el contrato. A los contratistas se les reconoció por el trayecto construido \$380.000 y por la reparación del tramo antiguo \$588.072 (incluyendo los intereses causados por las libranzas), cifra muy superior a la estimada originalmente¹¹².

Durante el proceso de terminación del contrato, el ingeniero interventor del gobierno, Abelardo Ramos, evaluó negativamente el tramo antiguo —en particular lo ejecutado durante la administración de Cherry— por no cumplir las características técnicas esperadas en términos de pendientes, curvas, costos, tipos de rieles, calidad de las traviesas y el balasto en la ruta. Sobre el tramo nuevo, el interventor sostuvo que la construcción provisional de las obras en madera era inadecuada, pues su deterioro era permanente y ocasionaba gastos innecesarios; insistía en la necesidad de sistematizar las pendientes y los grados de las curvas de manera técnica, pues estas deficientes condiciones ocasionaron frecuentes accidentes debidos a descarrilamientos¹¹³.

El contrato fue finalmente suspendido el 6 de marzo de 1900, reconociendo la amortización por las libranzas emitidas mientras

110 AGN. Sección República. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Actas de entrega de kilómetros construidos por Muñoz y Borrero. Enero a abril de 1899, Tomo 432, ff. 13 v-25v.

111 AGN. Sección República. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Informe del ingeniero interventor Abelardo Ramos. Febrero de 1899, Tomo 432, ff. 26 v-29v.

112 Pérez. Ob. cit., p. 326.

113 Ibíd.

duró el conflicto. El 26 de noviembre siguiente los contratistas propusieron, frente a la destrucción de la estación San José, la terminación de los dos kilómetros que hacían falta para llegar a La Delfina, con lo cual se evitaban 15 kilómetros de recorrido por el camino de herradura; sin embargo, aunque la prolongación se aceptó por parte del gobierno, la muerte de Borrero el 24 de diciembre suspendió la iniciativa y la ruta quedó totalmente bajo la administración oficial; sólo se adelantaron algunos trabajos de conservación.

G. MÁS DE LO MISMO: EL CONTRATO CON IGNACIO MUÑOZ

Durante la Guerra de los Mil Días los trabajos y el mantenimiento de la vía se suspendieron, con lo cual el deterioro de la ruta se aceleró. Para agravar la situación, un desbordamiento del río Dagua provocó la destrucción de varios puentes y la pérdida de la bancada en varios segmentos de la vía. Tras el conflicto, Ignacio Muñoz recibió por parte de los herederos de Borrero la cesión de los derechos, razón por la cual procedió a renegociar con el gobierno la reconstrucción y el reinicio de los trabajos de construcción¹¹⁴.

Debido a los daños y al deterioro que habían sufrido tanto la ruta como el material rodante durante la guerra de los Mil Días, Muñoz reclamó al Gobernador del Cauca el valor de los perjuicios, así esto no se hubiera incluido en el contrato. El 21 de marzo de 1903 firmó el nuevo convenio con el ministro de hacienda Lucas Caballero, en el cual se pactó un precio fijo de \$75.000 oro en libranzas amortizables con el 50% de los ingresos brutos de las aduanas del Pacífico; el gobierno se comprometió a aportar 600 soldados zapadores (dos batallones) para el apoyo a los trabajos; se le otorgó, además, la posibilidad de continuar los trabajos de prolongación de la ruta hasta La Delfina una vez terminara el primer trayecto, así como la administración y el mantenimiento del camino de herradura. Muñoz se comprometió a realizar la reparación del trayecto desde Buenaventura hasta el kilómetro 46 + 680 metros; sustituir el puente en San Cipriano con uno de hierro y culminar en dos años la construcción luego de firmar el contrato¹¹⁵.

114 Pérez. Ob. cit., p. 327.

115 Ortega. Ob. cit., p. 485.

Muñoz recibió el ferrocarril el 3 de septiembre de 1903, pero el inicio de los trabajos no estuvo ajustado a lo que se había estipulado, por lo cual el gobierno comisionó a Abelardo Ramos para evaluar el desempeño de Muñoz. El informe presentado fue negativo y se dispuso la rescisión del contrato mediante la firma el 20 de septiembre de un contrato de traspaso. La inspección de la obra estuvo a cargo de Modesto Garcés, quien entregó un informe, en el mismo sentido del de Ramos, en el que hacía énfasis en las deficiencias técnicas de la ruta adelantada por Borrero y Muñoz inicialmente, y luego por Muñoz como único contratista. A pesar de que los trabajos no avanzaron sino dos kilómetros, se le cancelaron a Muñoz \$160.179 y un pago adicional por \$20.000 como consecuencia los trabajos adicionales que realizó; más tarde, ante nuevos reclamos de Muñoz por el retiro de los batallones de zapadores, el gobierno pagó \$160.179 adicionales por los jornales pagados¹¹⁶.

Los diez kilómetros construidos por Muñoz y Borrero, que no contaban con las especificaciones técnicas adecuadas, terminaron costando \$1'013.252 en total, a razón de \$101.325 por kilómetro. Cifra escandalosamente alta, apenas por debajo de lo que había costado el kilómetro construido por Cherry, pero sin estar justificado por ningún pleito internacional. Durante la administración Muñoz, el valor por kilómetro construido llegó a la cifra récord de \$212.589 por kilómetro¹¹⁷.

Para comienzos de 1905, por orden del Ministerio, mientras se definían los nuevos contratos, Julián Uribe Uribe, como ingeniero administrador, había detenido cualquier obra de construcción nueva y sólo había autorizado el mantenimiento de lo que estaba en servicio¹¹⁸.

116 Incluso, luego de entregada la obra, Muñoz continuó ejecutando por contrato algunas obras adicionales que le valieron ingresos nuevos en 1906 por \$100.000, los cuales incluyeron el pago por las 1.000 hectáreas de tierras baldías que aún no se le habían entregado (*ibid.*, pp. 486-88).

117 Pérez. *Ob. cit.*, p. 327.

118 Méndez, Rogerio. *Ferrocarril del Cauca*. Buga: Tipografía Ospina, 1905, pp. 2-3.

La falla estructural de este contrato, que indujo a estos costos sin precedentes, radicó en que se estipuló la construcción a precio fijo contra los recursos del Estado¹¹⁹, al tiempo que funcionó como una concesión, sin condiciones ni obligaciones a cargo del contratista para aportar capital propio a la construcción. Esto implicó que para poder realizar un nuevo contrato el gobierno tuvo que comprarle a Muñoz el dominio del ferrocarril, el cual lo había obtenido sin costo; debido a ello resultó aún más costoso que la sentencia por la demanda de Cherry.

H. UN NUEVO FRACASO: EL CONTRATO CON EDWARD Y ALFRED MASON

El gobierno de Rafael Reyes surgió como respuesta a la coyuntura generada en el país por los hechos dramáticos de la guerra de los Mil Días y la separación de Panamá en 1903. Alrededor de la figura de Reyes se aglutinaron los conservadores históricos, la mayoría del partido Liberal y la élite económica en torno a una propuesta de reconstrucción nacional y de modernización del país¹²⁰. Esta administración planteó la idea de que la paz se podría lograr siempre que se consiguiera el progreso económico y material. Por tal razón, promovió una serie de reformas económicas que sentaron las bases de la reconstrucción monetaria y fiscal, se instauró un proteccionismo económico moderado, basado sobre todo en la promoción de la producción nacional, y se llevó adelante un programa de reordenamiento institucional que condujo, entre otros resultados, a la creación del Ministerio de Obras Públicas y a una activa promoción de la construcción ferrocarrilera en las zonas

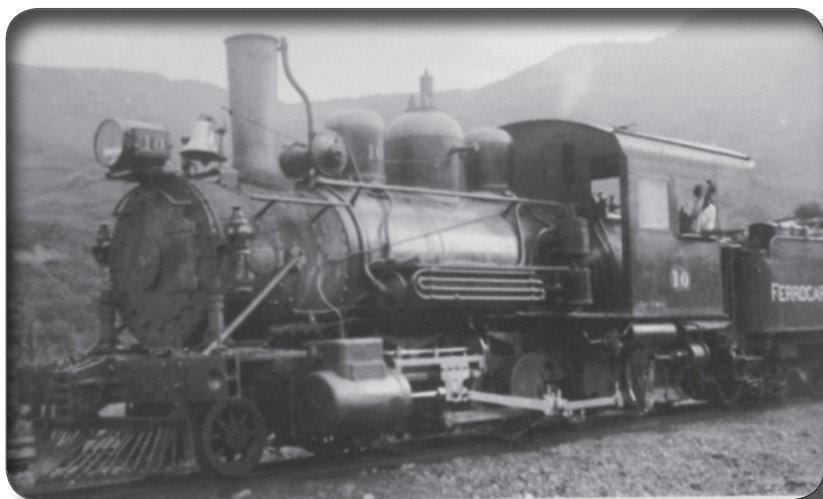
119 El gobierno, para poder negociar la transferencia del dominio a los hermanos Mason, debió firmar una promesa de pago a Muñoz de \$100.000 y adicionalmente \$50.000 en acciones de la *Colombian Pacific Railroad Co.* (Pérez. Ob. cit., p. 328).

120 En todo caso, la elección de Reyes como presidente se dio en medio de la manipulación electoral, en particular el sonado escándalo de la circunscripción de Padilla en la Guajira (Vélez, Humberto. *Rafael Reyes: Quinquenio, régimen político y capitalismo (1904-1909)*. Vol. I, de Nueva Historia de Colombia: Historia Política (1886-1946), de Álvaro Tirado, 187-214. Bogotá: Colombia, 1989, p. 192).

cafeteras del país, la cual logró tender 250 kilómetros nuevos de vías durante el quinquenio¹²¹.

En este contexto, el recién nombrado Ministro de Obras Públicas, Modesto Garcés, firmó un nuevo contrato el 23 de diciembre de 1904 con los hermanos Edward y Alfred Mason, el cual adoleció de los mismos problemas que el anterior: era simultáneamente un contrato de construcción a precio fijo y uno de concesión, con la diferencia de que se limitaba el gozo del privilegio a 50 años, pero con derecho sobre el 50% de las utilidades¹²².

IMAGEN 3
LOCOMOTORA BALDWIN No. 10 (1908)



Fuente: Arias de Greiff. Ob. cit., p. 146¹²³.

121 Cfr. Bejarano, Jesús Antonio. "El despegue cafetero (1900-1928)". En *Historia económica de Colombia*, de José Antonio Ocampo. Bogotá: Planeta, 2007.

122 *Compañía del Ferrocarril del Pacífico. Datos sobre el ferrocarril del Cauca*, cit., p. 5-10.

123 Las locomotoras No. 10 y 11 llegaron al ferrocarril cuando los hermanos Mason no consiguieron el capital necesario para continuar la obra y debieron ceder la concesión al Banco Central.

Los Mason contaban con la promesa de apoyo financiero de la empresa norteamericana *J. G. White Co.*, de Nueva York, y como parte del compromiso se obligaban a reconstruir la parte deteriorada de la ruta, llevar el enriado hasta Palmira, pasando por Cali; a comprar los equipos necesarios para ofrecer el servicio en condiciones adecuadas; a terminar el proyecto en cinco años después de aprobado el contrato; el reemplazo de las obras en madera por hierro, acero o mampostería en dos años; y a culminar los dos kilómetros hasta el 48 + 600 que no se habían cumplido durante la administración de Muñoz¹²⁴.

CUADRO 4
CONTRATISTAS Y COSTOS DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO
(1878-1907)

Contratista	Período	Kms. construidos	Costo (pesos oro)	Promedio por kilómetro
Buenaventura and Cauca Valley Railroad	1872-1874	0	-	-
Francisco J. Cisneros ¹	1878-1885	27	\$1.833.882	\$67.921
Administración oficial ²	1885-1891	0	\$393.083	n. a
Goussencourt y Gaulmin ³	1886-1889	0	\$8.000	-
James Cherry ⁴	1891-1897	8	\$903.382	\$112.922
Muñoz-Borrero ⁵	1897-1899	10	\$588.072	\$58.807
Ignacio Muñoz ⁶	1903-1905	2	\$425.179	\$212.589
Hermanos Mason	1905-1907	8	\$567.613	\$70.951
Totales	1878-1907	55	\$4.719.211	\$85.803

¹ Incluye la indemnización pagada a Cisneros.

² Sólo se invirtieron en reconstrucción del tramo construido.

³ No incluye los pagos de intereses sobre el depósito de garantía.

⁴ Incluyen la injusta condena y los costos jurídicos, así como los gastos por el recibo de la empresa.

⁵ Incluye el 8% de interés pagado sobre las libranzas.

Fuente: Ortega. Ob. cit., p. 490 (modificada por el autor).

Los hermanos Mason recibieron el ferrocarril el 10 de febrero de 1906, y el gobierno nombró a Abelardo Ramos como ingeniero

124 Ortega. Ob. cit., p. 490; y Pérez. Ob. cit., p. 328.

interventor, pero a su muerte, el 3 de abril, fue reemplazado por Carlos Rengifo. Para poder acometer la obra, los contratistas solicitaron un préstamo al Banco Central por \$75.000 que, sumados al mismo esquema de transferencia de los recursos de las aduanas del Pacífico, les permitió emprender la reconstrucción y mejora del tramo antiguo y llevar la carrilera hasta el kilómetro 54. No obstante, el prometido apoyo de *J. G. White Co.* no se concretó y comenzaron a incumplir los pagos del préstamo al Banco Central. Por tal razón, frente al incumplimiento, en 1907 debieron traspasar al Banco el ferrocarril y los contratos¹²⁵.

Alfred Mason pretendió demandar al Estado por \$10'000.000, pero su hermano afirmó que el gobierno había cumplido con lo pactado, por lo cual se desestimó la demanda, con lo que se rompió el ciclo de abuso contra el erario público. Hasta 1907 esta ruta había pasado por ocho contratos que habían construido 55 kilómetros, con un terrible promedio de 1,9 kilómetros anuales en 29 años, y un costo promedio de \$85.803,84 por kilómetro construido, incluidos los valores pagados por las frecuentes reconstrucciones de una ruta técnicamente mediocre, y los pagos incurridos por cuenta de los pleitos y la ineficiencia en la contratación, mientras la mayoría de los contratistas habían realizado un negocio sumamente lucrativo para ellos. Para el momento, la ruta presentaba un lamentable estado y las concesiones habían incumplido todos los presupuestos y metas de construcción, con unos costos muy altos, y con el dudoso récord del costo promedio por kilómetro más caro hasta el momento: \$212.589,50 oro.

De esta manera, se trasegó un difícil camino entre 1872 y 1907 que se caracterizó por contratos desventajosos que llevaron a un pobre desarrollo técnico de la ruta con costos elevados, la construcción de tan sólo 55 kilómetros en 35 años, con un penoso promedio de 1,5 kilómetros anuales y un evidente deterioro fiscal, sin siquiera llegar a Cali. Así mismo, el comienzo del siglo XX, en medio de la posguerra de los Mil Días, presentó un panorama poco alentador para el ferrocarril del Pacífico, pues el clima

125 Compañía del Ferrocarril del Pacífico. Propuesta de rescisión de los contratos. Bogotá: Imprenta Eléctrica, 1909; y Pérez. Ob. cit., p. 328.

y la guerra civil de los Mil Días habían paralizado y deteriorado significativamente la ruta, a lo que le seguirían dos nuevas contrataciones que no modificaron sustancialmente la tendencia del siglo XIX.

III. El comienzo del siglo XX: el camino hacia la interconexión nacional

Tras la Guerra de los Mil Días y el final del gobierno de Marroquín, el país presenció, durante el gobierno de Reyes, un importante proceso de transformación territorial, dentro del cual uno de los aspectos de mayor significación política y económica fue la disolución del Gran Cauca. Este proceso se llevó a cabo, en parte, como una política para realinear las fuerzas políticas del país, pero también como una respuesta a las nuevas realidades económicas que vivían las regiones en los albores del siglo XX.

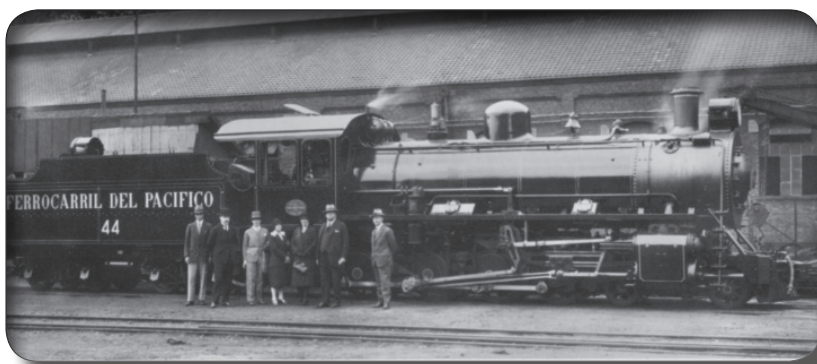
Institucionalmente esta política se adelantó por parte del gobierno al amparo de la Ley 17 de 1905, mediante la cual se consideró que las grandes unidades territoriales se habían convertido en factores desestabilizadores de la paz nacional. En 1908 el Gran Cauca se fraccionó en los departamentos de Tumaco, Túquerres, Pasto, Popayán, Cali, Buga, Cartago y Manizales.

A partir de 1907, Ignacio Palau, antiguo director del ferrocarril, se convirtió en uno de los promotores más destacados del proyecto de creación del departamento del Valle del Cauca, a través de sus artículos en el periódico *El Correo del Cauca*. Su posición fue duramente atacada por Reyes, quien lo tildaba de antipatriota, pero

contó con el apoyo decidido de otras figuras importantes de Cali como Alberto Carvajal a través del periódico *El Día*, e Ignacio Rengifo a través de *La Opinión*.

En 1910, al amparo de la Ley 65 de 1909 y del Decreto 340 del 16 de abril de 1910, se fusionaron los departamentos de Cali y Buga para conformar el nuevo departamento del Valle del Cauca, con capital en Cali. Esto permitió culminar el proceso de cambio de los ejes económicos y políticos en el antiguo Gran Cauca y con el cual se desplazó a Popayán como centro hegemónico de la región. Este proceso no hubiera sido posible sin la apertura de la salida al Pacífico, primero mediante el camino carretable y más tarde con el ferrocarril. Hay que tener en cuenta, además, que el presidente de la Asamblea Nacional Constituyente de 1909 era el general Alfredo Vásquez Cobo, importante miembro de la élite caleña y director del ferrocarril del Pacífico.

IMAGEN 4
LOCOMOTORA NO. 44 (1927)



Fuente: Arias de Greiff, Ob. Cit., p. 210¹²⁶.

Para ese momento Cali era un pujante centro económico que vivía un proceso profundo de transformación urbana e industrial: pre-

126 El general Vásquez Cobo, segundo de derecha a izquierda, en la fábrica Haine St. Pierre, como diplomático recibe la locomotora No. 44 (tipo Pacífico) luego de su paso por la gerencia del ferrocarril (Arias de Greiff, Ob. cit, p. 210.

senció la inauguración de la primera planta de energía eléctrica en la ciudad; la prestación del servicio de transporte urbano a través del tranvía, y la creación de la Diócesis de Cali el 7 de julio de 1910, la cual fue segregada de la Diócesis de Popayán. Al mismo tiempo, se producía un incremento en el cultivo de caña que se configuraría como el primer renglón de la economía agroindustrial de esta subregión.

En medio de estos cambios políticos y económicos, el ferrocarril comenzó un nuevo proceso de contratación que le permitió tomar finalmente un ritmo de construcción bajo condiciones técnicas apropiadas. Así, el propósito de este capítulo es analizar cómo se superaron los errores del siglo XIX y se pudo, hacia finales de la década de 1920, construir una ruta que no sólo conectó a Cali con el Pacífico, sino que sirvió de elemento articulador de la región al empalmar con Popayán y Cartago.

A. EL BANCO CENTRAL Y LA CREACIÓN DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO

El incumplimiento en los pagos de los hermanos Mason al Banco Central llevó a que el este recibiera, el 6 de julio de 1907, los derechos sobre el ferrocarril¹²⁷. En el proceso de negociación los contratistas recibieron una indemnización por \$100.000 para cubrir la posibilidad de cualquier futura reclamación. Con los derechos en su poder, el banco promovió la creación de una sociedad anónima en 1908, denominada la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, con un capital de \$1'400.000 por parte del Banco Central y de \$200.000 por parte de inversionistas del Cauca y de Caldas¹²⁸.

Una vez constituida la nueva empresa¹²⁹, el 23 de enero de 1908 el banco firmó un nuevo contrato con el Ministro Francisco

127 Con el fin de abonar a la deuda, los hermanos Mason continuaron a su cargo con la prolongación de la línea hasta la entrega al Banco,

128 Compañía del Ferrocarril del Pacífico. *Datos sobre el ferrocarril del Cauca*, cit., pp. 13-16. Como gerente de la nueva sociedad se nombró a César Castro y como ingeniero jefe a Rafael Álvarez Salas.

129 Mientras la nueva compañía se formaba, el Banco Central invirtió \$219.000 y asumió la deuda de Ignacio Muñoz.

Manotas, el cual ratificó las condiciones de los Mason y amplió el compromiso de construcción hasta 370 kilómetros, con la posibilidad de hipotecar los activos del ferrocarril para obtener los recursos necesarios, y asignando el 50% de los ingresos brutos por las aduanas del Pacífico. No obstante, se mantuvo la doble condición de constructor a precio fijo y de concesionario con un privilegio de operación limitado a 50 años con derecho al 50% de las utilidades generadas¹³⁰.

En la ampliación de la extensión de la línea se incluyeron las rutas de Palmira a Cartago, de Cali a Popayán y de Palmira a Santander de Quilichao, a razón de \$38.000 por kilómetro para el primer tramo y un valor de \$40.000 por kilómetro para el resto¹³¹, con un plazo de construcción de diez años¹³². Indudablemente uno de los principales incentivos para la continuación de esta obra era la inminente conclusión de los trabajos del Canal de Panamá, lo que generaba el potencial de convertir a Buenaventura en el principal puerto del país, y ofrecía además el atractivo de una eventual conexión con el proyecto ferroviario del Tolima, lo que generó la posibilidad de vincular más eficientemente el interior del país con el Pacífico¹³³.

A pesar de estos atractivos, las dificultades aparecieron de inmediato por cuenta de las limitaciones impuestas por el gobierno para la consecución de préstamos en el exterior, y por la oposición de la élite vallecaucana y de los vecinos de las zonas por donde podría pasar o no la ruta férrea. En este sentido el senador Zamorano, del Cauca, afirmó en un discurso ante el Senado que el contrato para la construcción del ferrocarril del Pacífico era oneroso y leonino, y que por tanto debía revisarse profundamente¹³⁴.

130 Pérez. Ob. cit., p. 329.

131 Los pagos por kilómetro se pactaron por mitades: la primera al terminar la explanación y la segunda al terminarse el enriellado. El propósito de esto era el de facilitar los recursos necesarios para la obra.

132 Las utilidades por la operación del trayecto construido más las sumas necesarias para la reconstrucción (por partes iguales entre el gobierno y los concesionarios) se destinaron para la reconstrucción del trayecto original (Ortega. Ob. cit., p. 490).

133 Pérez. Ob. cit., p. 329.

134 Compañía del Ferrocarril del Pacífico. *Propuesta de rescisión de los contratos*, cit., pp. 5-6.

En el mismo sentido, miembros de la élite caleña publicaban en septiembre de 1909 varios telegramas en el periódico *El Día*, en los cuales abogaban por la cancelación de estos contratos, que consideraban ruinosos y que lesionaban los intereses caucanos. Recomendaban también que se redefiniera el trazado de la ruta por Tocotá¹³⁵.

En el fondo, esta era la discusión: se trataba de una violenta pugna entre sectores de la élite terrateniente por valorizar sus tierras con el paso del ferrocarril, lo que generó importantes tensiones políticas en la región, que llevaron a suspender la obra y a solicitar al gobierno, por parte de la Junta Directiva del ferrocarril del Cauca, la rescisión de los contratos, pues consideraban que la oposición política era infundada. Además, no habían recibido oportunamente los recursos por parte del gobierno. Entre tanto, otros miembros de la élite como Ignacio Palau y Jaime Córdoba defendían denodadamente el diseño y el desarrollo de la obra, y llamaban la atención sobre los peligros económicos que podría traer la suspensión de los contratos¹³⁶. No obstante, el gobierno, a través de Ramón González Valencia, logró negociar políticamente un acuerdo en la región para evitar la cancelación de los contratos.

Para probar que estaba cumpliendo con los acuerdos, durante estas reclamaciones la Compañía informó que en noviembre de 1908 se habían instalado tres puentes de hierro sobre el río Dagua, además, de adelantar las obras civiles para futuras instalaciones; también informó que se había culminado el trazado hasta Cali a través de Lomitas, bajo la dirección del ingeniero Luis Lobo Guerrero¹³⁷. En marzo de 1909 el ferrocarril llegó a Papagayeros¹³⁸, en el kilómetro 82, donde se construyó la estación Caldas y, en un acto de agradecimiento por la participación de Cisneros en el proyecto, la Asamblea Nacional cambió el nombre de la estación en La Delfina, en la desembocadura del río Pepita sobre el Dagua, por Estación Cisneros.

La construcción continuó bajo la dirección de Rafael Álvarez Salas y de Lobo Guerrero, y la gerencia de Nemesio Camacho quienes,

135 *Ibíd.*

136 *Ibíd.*

137 *Ibíd.*

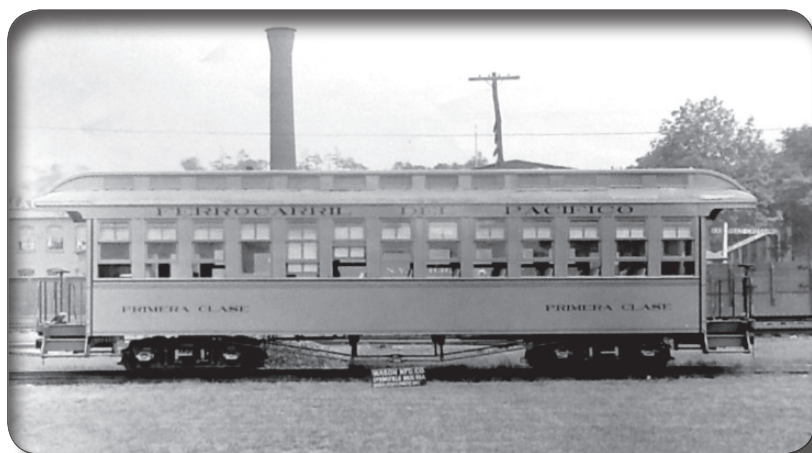
138 Hoy es la población de Dagua

en 1912, habían construido 118 kilómetros de carrilera, de los cuales 104 ejecutados con difíciles condiciones topográficas sobre la Cordillera Occidental, y sólo 14 en terreno plano en la zona de Yumbo¹³⁹. Esto permitió alcanzar la cifra récord para esta ruta de 17 kilómetros anuales a un costo promedio en montaña de \$40.130 por kilómetro, menos de la mitad del costo promedio en el medio siglo anterior. Resultados sobresalientes que permitieron dar forma definitiva al proyecto en condiciones técnicas y financieras muy favorables.

Sin embargo, a pesar de estos buenos resultados, el invierno de 1912 provocó un nuevo desbordamiento del río Dagua y numerosos derrumbes que destruyeron varios puentes y algunos trayectos de la vía en el tramo antiguo, debido sin duda al mal diseño original de la ruta que ubicó los rieles muy cerca del río, y a que se habían realizado unos cortes casi verticales en la montaña. El Ministerio de Obras Públicas envió a Alejandro López y a Alejo Morales para que evaluaran los daños y elaboraran un presupuesto de reconstrucción.

IMAGEN 5

VAGÓN DE PRIMERA CLASE DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO



Fuente: AGN. Sección República. Fondo Ministerio de Obras Públicas. Fotografías bodegas, cables, camiones y ferrocarriles. Tomo 2023.

139 Arias de Greiff. Ob. cit., p. 62; y Pérez. Ob. cit., p. 330.

La reparación de los daños tardó dos años y costó \$1'226.422. Se reemplazaron 30 kilómetros de carrilera con rieles de 55 libras por yarda, se ubicaron puentes de hierro en mejores condiciones técnicas que los anteriores y se tendieron traviesas de acero en 11 kilómetros para mejorar la estabilidad de la línea¹⁴⁰.

Entre tanto, en 1912 se comenzaron a discutir las reformas necesarias al contrato para ampliar el alcance de la ruta, para lo cual se firmó un nuevo contrato ese año con Simón Araújo como Ministro de Obras Públicas. Este contrato se negó en el Congreso de 1912, pero finalmente se aprobó, en términos muy similares, en el de 1913 mediante la Ley 129, con lo cual el ferrocarril pasó a denominarse oficialmente ferrocarril del Pacífico. Se dispuso que comunicara a Buenaventura con Bogotá, y que se integrara con los ferrocarriles de la Sabana, Girardot y Tolima. Por tal razón, la Compañía comenzó los estudios necesarios para ejecutar el empalme con el ferrocarril del Tolima, mediante un trazado que pasaba por Cartago, y la construcción de dos ramales que comunicaran con Manizales, lo mismo que con El Espinal y Neiva¹⁴¹.

Simultáneamente, la compañía comenzó el tendido de los rieles de la ruta Cali-Popayán hacia el sur y, en el norte, en la ruta hacia Cartago, se tendieron 37 kilómetros y se explanaron 21 kilómetros. El tendido hasta Cartago se culminó el 19 de septiembre de 1914 y el de Cali el 1.º de enero de 1915; en 1916 se instaló un puente giratorio sobre el río Cauca, de 82,60 metros de longitud, dividido en tres segmentos con un costo de \$1'000.000, el cual fue considerado como el mejor puente colombiano de su momento. Para 1919 la Compañía había tendido 180 kilómetros, para un total de 234, y se comenzó el estudio técnico para empalmar con el ferrocarril de Girardot mediante un túnel por la depresión de Calarcá¹⁴².

Los resultados para este período muestran una diferencia sustancial con la primera etapa del ferrocarril, teniendo en cuenta que entre 1907 y 1914 se construyeron 118 kilómetros con un costo

140 Ortega. Ob. cit., p. 501, y Pérez. Ob. cit., p. 330.

141 Cfr. Senado de la República. *Ferrocarril del Cauca, proyecto de Ley*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1912.

142 Ortega. Ob. cit., p. 501.

de \$4'735.387, mientras en la primera etapa se construyeron 55 kilómetros en 29 años con un costo de \$4'719.211. Esto se dio en medio de las dificultades creadas por la Primera Guerra Mundial, que ocasionó la suspensión del suministro de los materiales provenientes de Europa y el incumplimiento por parte del gobierno de los desembolsos prometidos, lo que se sumó a las dificultades de expropiación de los terrenos por donde debía pasar la ruta debido a las dificultades que tenía el gobierno para cancelar los pagos que se derivaban de ello¹⁴³.

Con la culminación de la ruta entre Cali y Buenaventura, y la terminación del Canal de Panamá en 1914, la región comenzó a experimentar un rápido crecimiento económico y demográfico. Así, Cali pasó de tener 30.740 habitantes en 1905, a contar con 45.525 habitantes en el censo de 1918 y 122.847 en el de 1922. Esto se vio acompañado por la instalación de la primera planta generadora de energía en 1910, y por un aumento importante de la actividad económica para la segunda mitad de la década de 1920. La dinámica económica se vio fortalecida por el crecimiento de actividad cafetera del país, en la cual la ruta Cali-Buenaventura se configuró como uno de los principales ejes de exportación del grano¹⁴⁴.

No obstante, en 1918 la empresa debió suspender el servicio de la ruta entre Cali y Palmira para forzar el recibo de la obra, el cual finalmente se concretó el 21 de junio. Además de la ruta principal, la empresa entregó 37 kilómetros de enriado hacia Popayán entre 1914 y 1918. Durante el tiempo que el proyecto estuvo a cargo de la compañía se invirtieron \$9'741.583 en la construcción del trayecto que presentó las mayores dificultades técnicas y topográficas, con un valor por kilómetro construido de \$54.119, con excelentes características técnicas¹⁴⁵.

143 *Ibíd.*, p. 501, y Pérez. *Ob. cit.*, p. 330. Hay que tener en cuenta que en 1914 se inauguró el Canal de Panamá, con lo cual el puerto de Buenaventura logró una mayor relevancia al ofrecer rutas transoceánicas más amplias, de tal manera que la ciudad dejó de ser un puerto de cabotaje principalmente.

144 Poveda. *Ob. cit.*, p. 361. De forma paralela, aunque con una tasa de crecimiento más lenta, Buenaventura pasó de tener 4.000 habitantes en 1905 a contar con 14.515 en 1938.

145 Ortega. *Ob. cit.*, p. 506.

Desafortunadamente la situación económica interna y externa llevó a que la Compañía incumpliera los plazos de construcción, y a pesar de los buenos resultados presentados hasta el momento, el gobierno les negó la prórroga de diez años a los contratos, aprobada en 1918, y poco después se cancelaron sin que la Compañía reclamara ninguna indemnización¹⁴⁶. Esto no dejó de ser una decisión injusta frente a un concesionario que había cumplido con excelencia lo pactado mientras las condiciones se lo permitieron, en comparación de los pobres resultados de los concesionarios anteriores.

B. LA ADMINISTRACIÓN GUBERNAMENTAL Y LA LÍNEA CARTAGO-CALI

Una vez cancelados los contratos durante la administración de Marco Fidel Suárez (1918-1921), la construcción y operación estuvo a cargo del gobierno. Para esto se creó una Junta Directiva¹⁴⁷ con sede en Bogotá y una Junta Administradora –de corta vida– en Cali. La misma Junta Directiva se encargó de las obras del ferrocarril del Tolima con el fin de coordinar los trabajos de empalme entre las dos rutas férreas¹⁴⁸.

La construcción de la ruta entre Cali y Popayán comenzó en la administración anterior cuando el ferrocarril llegó a Cali, y se sustentó en los estudios que desarrollaron Lobo Guerrero, Arcila, Vanegas, Uribe Uribe y W. Lidston. Los trabajos de la primera sección de 64 kilómetros comenzaron en 1914, y avanzaron rápidamente hasta Jamundí en el kilómetro 22 y luego hasta Guanchite en el kilómetro 34, con una ruta con una pendiente suave que osciló entre 0,25 y 1,50% (salvo un trayecto de 2,5%). Desafortunadamente, aunque en 1916 el Ministerio de Obras Públicas había tomado la decisión de llevar la ruta por la margen occidental del río Cauca, por ser el recorrido más corto y barato, los políticos regionales de poblaciones como Morales y Cajibío

146 Pérez. Ob. cit., p. 330.

147 La Junta Directiva estaba compuesta por el Ministro de Obras Públicas, el Jefe de Sección de Ferrocarriles del mismo ministerio y tres miembros nombrados por las Cámaras de Comercio de Cali y Popayán

148 *Ibíd.*, p. 331.

lograron que se revocara la resolución y se llevara por la margen oriental, más larga y costosa¹⁴⁹.

Entre 1919 y 1921 se construyeron 72 kilómetros nuevos de vías en las dos rutas, hacia Popayán y Cartago, con un costo de \$1'800.000 para un costo promedio por kilómetro de \$25.900. La inversión total ascendió a \$6'6 millones que incluyeron la construcción y la adquisición de los contratos con la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, la recurrente reconstrucción del tramo antiguo y la dotación de los equipos necesarios para la operación de la ruta. El alto valor de dichas inversiones generó una serie de críticas que aumentaron las tensiones políticas del ya comprometido gobierno de Suárez, hasta que finalmente renunció a la presidencia en 1921¹⁵⁰.

CUADRO 5
TARIFAS PROMEDIO POR KILÓMETRO PARA CARGA Y PASAJEROS
(1920)

Clase	Flete
Tarifa pasajeros primera clase	\$ 0,03
Tarifa pasajeros segunda clase	\$ 0,02
Carga 1. ^a clase (abonos, carbón, máquinas, materiales de construcción, sal)	\$ 0,03
Carga 2. ^a clase (aceites, cementos, hierro, madera, artículos industriales)	\$ 0,05
Carga 3. ^a clase (café, minerales, estructuras metálicas, víveres, loza, motores, tabaco)	\$ 0,08
Carga 4. ^a clase (alcohol, artefactos metálicos, gasolina, herramientas, petróleo, prensas)	\$ 0,01
Carga 5. ^a clase (de Buenaventura al Dagua: caucho, cigarrillos, cueros, drogas)	\$ 0,22
Carga 5. ^a clase (entre Dagua y el resto de la línea)	\$ 0,14
Carga 6. ^a clase (de Buenaventura al Dagua: licores, explosivos, equipajes, mercancía extranjera)	\$ 0,28
Carga 5. ^a clase (entre Dagua y el resto de la línea)	\$ 0,16

Fuente: Ortega. Ob. cit., p. 512.

149 Ortega. Ob. cit., p. 502-503; y Fernández, Rogerio; Escipión Jaramillo y Jorge Méndez. *Problemas Nacionales*, cit., p. 16-21.

150 Pérez. Ob. cit., p. 331.

La primera parte de la ruta movilizó muy poca carga y pasajeros, con problemas derivados de la inestable y precaria construcción del tramo antiguo que generó frecuentes sobrecostos en reconstrucción y mal servicio, con resultados deficitarios en la mayor parte de la década de 1910. No obstante, más adelante la estabilización técnica de la ruta y la ampliación hacia Popayán y Cartago permitieron que se convirtiera en una empresa con superávit operacional.

CUADRO 6
MOVIMIENTO Y RESULTADOS DEL FERROCARRIL DE PACÍFICO
(1914-1918)

Concepto	1914	1916	1917	1918	1919	1920
Pasajeros	23.617	105.101	202.301	273.960	327.927	399.875
Ganado	1.282	6.433		18.644	10.066	14.887
Toneladas de carga	22.434	31.329	37.682	59.034	53.618	73.896
Ingresos por pasajes	\$18.587	\$44.782	-	\$119.650	\$142.212	-
Ingresos por fletes	\$192.455	\$310.594	-	\$294.749	\$404.845	\$633.883
Ingresos totales	\$222.476	\$355.377	\$454.080	\$424.788	\$558.988	\$898.201
Gastos	\$281.031	\$403.442	\$475.462	\$444.461	\$493.663	\$891.312
Resultado operacional	\$(58.555)	\$(48.065)	\$(21.382)	\$(19.673)	\$65.325	\$6.889

Fuente: Ortega. Ob. cit., p. 512¹⁵¹.

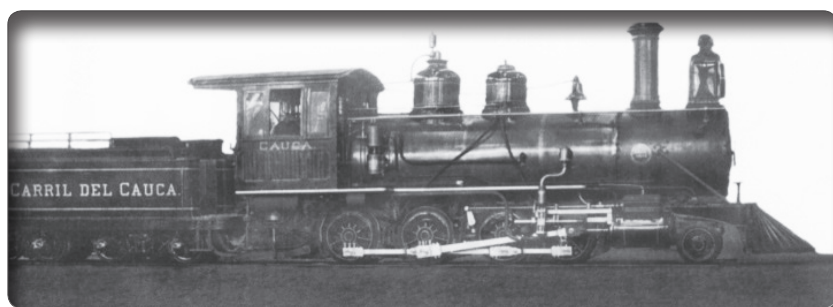
Para 1920, la carrilera tenía un ancho de trocha de 0,914 metros¹⁵², con un tendido de buena calidad que incluía un proceso de

151 En 1919, el ferrocarril tenía 233 kilómetros en explotación y en 1920 328 kilómetros.

152 Con frecuencia se critica hoy la decisión de construir estas rutas con un ancho de trocha de 0,914 metros (comúnmente conocida como trocha an-gosta), en lugar de haberlas realizado con un ancho de trocha estándar o “ancha” (1,435 metros). No obstante, la segunda decisión hubiera implicado trazados con curvas más suaves, una mayor inversión en recursos, explana-

cambio de todas las traviesas de madera común por unas nuevas en guayacán; se contaba con 11 kilómetros dotados de traviesas de acero que abarataban el mantenimiento de la ruta y mejoraban las prestaciones técnicas. En el mismo sentido, se estaban cambiando los rieles viejos por unos nuevos de 55 libras por yarda, y se contaba con un material rodante de buena calidad que incluía 23 locomotoras, principalmente tipo *Mogul* y *Consolidation*¹⁵³, 15 vagones de pasajeros de 1.^a clase, 25 vagones de 2.^a clase, 1 carro de equipaje, 13 vagones para ganado mayor, 56 vagones de carga de 15 toneladas, 65 plataformas de 20 toneladas, 32 góndolas de 20 toneladas cada una y 54 vagones de vuelco de 4 toneladas¹⁵⁴.

IMAGEN 6
LOCOMOTORA No. 4 “CAUCA” (TIPO *CONSOLIDATION*)



Fuente: Arias de Greiff. Ob. cit., p. 131.

ciones más anchas (realizadas a pico y pala en medio de difíciles terrenos montañosos o selváticos), mayor cantidad de túneles y viaductos; mayores movimientos de tierra; mayores tiempos de construcción, etc., lo que para el exiguo presupuesto del siglo XIX era una decisión imposible de asumir y por tanto, la trocha angosta resultaba la decisión racional, así no fuera óptima (cfr. Poveda. Ob. cit., p. 352). Por supuesto, esta decisión obedeció a una realidad histórica y no significa que se deba tomar en la actualidad como una alternativa viable, pues no sólo presenta menores niveles de competitividad, sino que tiene serias dificultades para el suministro del material rodante.

153 De acuerdo con los directivos del ferrocarril, en esta época las locomotoras predominantes para esta ruta fueron las famosas *docerruedas* diseñadas por el ingeniero Paul C. Dewhurst, compradas a fábricas alemanas (Escobar. Ob. cit., p. 17).

154 Ortega. Ob. cit., p. 512.

El ferrocarril contaba en 1920 con un pequeño hospital en la población de Dagua, dirigido por el médico José Gregorio Ferreira, quien había adoptado el reglamento sanitario del ferrocarril de Antioquia. En las secciones norte y sur se contaba en 1923 con los médicos Hernán Rebolledo y Alfonso Tenorio respectivamente, quienes atendían los accidentes de trabajo o enfermedades, y tomaban la decisión de remitir a los pacientes al sanatorio de Dagua o al hospital de Cali, donde se encargaba el médico Jorge Vásquez Valencia, quien atendía además la línea Cali-Palmira, la sección de Chipichape y los talleres en Cali. De la misma manera, la construcción de la obra contaba con “campamentos higiénicos” para la atención del personal, y tenía una cuadrilla de sanidad cuya función era la de desecar pantanos y llevar a cabo las obras necesarias para mantener la ruta en condiciones adecuadas de salubridad. El ferrocarril también contaba, para la década de 1920, con el servicio de los hospitales en Buga y Cartago que apoyaban la construcción de la línea hacia el norte, en donde atendían los médicos Pedro Luis Ossa y José Gómez, respectivamente¹⁵⁵.

IMAGEN 7
DOCERRUEDAS MOGUL, CLASE “PACÍFICO LIVIANA”



Fuente: Arias de Greiff. Ob. cit., p. 187¹⁵⁶.

155 Vásquez Cobo, Alfredo. *Informe que rinde la gerencia del ferrocarril del Pacífico a la Junta Directiva correspondiente al año de 1923*, cit., pp. 11-12.

156 El diseño de la locomotora tipo Mogul fue del ingeniero P. C. Dewhurst, quien preparó las especificaciones para tres clases de *docerruedas*: la Pacífico liviana, la Tolima pesada (ambas para carrileras de 3 pies) y la Central del Norte (para vía de un metro). Arias de Greiff, Ob. cit., p. 187.

La compañía también ofrecía un seguro de vida para las familias de los trabajadores que murieran en desempeño de sus labores, el cual era respaldado mediante la asignación mensual de \$1.000 al Fondo de Seguro de Vida que atendía directamente las necesidades de pago. En 1923 se registraron cinco fallecimientos por los cuales la Empresa pagó \$2.172 a las familias de los asegurados¹⁵⁷.

CUADRO 7
ESTACIONES DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO (1920)

Estación	Kilómetro
Sección norte	
Buenaventura	0
Córdoba	20
Cisneros	55
Caldas	82
Lomitas	109
Bitaco	120
La Cumbre	129
Yumbo	158
Isaacs	161
Cali	174
Palmira	199
Cerrito	217
Guacarí	226
Buga	241
Tuluá	264
Sección sur	
Cali	0
Jamundí	22
Guachinte	34
San Francisco	52
Aganche	65

Fuente: Ortega. Ob. cit., p. 510.

157 *Ibíd.*, p. 12-13.

En 1922, el Congreso aprobó la Ley 102 mediante la cual se autorizó al gobierno para la contratación de un nuevo empréstito por \$100 millones destinados a la construcción y el mejoramiento de las vías férreas, puertos y vías fluviales. La Ley determinó que el ferrocarril del Pacífico sería una de las líneas prioritarias para la inversión. Al año siguiente se promulgó la Ley 98, mediante la cual se destinó una porción importante de la indemnización por Panamá para realizar las obras ordenadas por la Ley 102 de 1922; esto le reportó ingresos a la Compañía entre 1923 y 1926 por \$2'298.471, lo que combinado con las otras fuentes de ingresos (como los fondos comunes, vales de tesorería, bonos de deuda interna y préstamos), sumaron ingresos por \$4'302.983 para este período, sin contar los ingresos netos que sumaron para el período 1921-1925 \$2'946.161¹⁵⁸.

CUADRO 8
MOVIMIENTO DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO (1921-1925)

Año	Pasajeros	Toneladas	Ingresos brutos	Gastos de explotación	Resultado neto
1921	396.842	125.476	1'078.300	893.123	185.177
1922	369.192	100.723	1'122.172	817.412	304.760
1923	588.052	138.027	1'483.858	1'008.261	475.596
1924	759.143	157.048	1'888.297	1'035.657	852.640
1925	946.635	202.388	2'585.605	1'457.616	1'127.988

Fuente: Ortega. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país*, cit., p. 200.

Esto le permitió a la empresa culminar, durante el auge económico de la década de 1920, 82 kilómetros adicionales de ruta entre Tulúa y Cartago, 94 kilómetros entre la estación Suárez y Popayán, 14 kilómetros en el ramal Palmira a Santander y 28 kilómetros en el ramal Zarzal-Armenia, todo lo cual incorporó un total de 228 kilómetros nuevos para todas las secciones del ferrocarril del

158 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país*, cit., p. 199-200.

Pacífico, que se sumaron a importantes proyectos a cargo del ferrocarril, entre los cuales se destacan: la construcción del hotel Estación y el acueducto en Buenaventura; el inicio de la carretera de Armenia a Ibagué, como un empalme provisional con el ferrocarril del Tolima; la construcción, en 1926, del Palacio Nacional de Cali; la reconstrucción del puente del Piñal, a cargo de la empresa *Raymond Concrete Pile*, con lo cual se regularizó la conexión con el continente a partir de 1928; la compra de una flota de camiones suizos para hacer el proyectado empalme con el ferrocarril del Tolima, y la construcción de los talleres de Chipichape que sirvieron de escuela de formación técnica y administrativa para el personal de la compañía¹⁵⁹.

Además, la terminación del nuevo muelle en Buenaventura, entre 1926 y 1930, que reemplazó al viejo Muelle Rengifo construido por Cisneros, la terminación del hotel Estación y del acueducto, el dragado del canal de acceso y la construcción de nuevas bodegas en el mismo período, permitieron la reclasificación del puerto de tercera a primera categoría, aunque mantuvo un déficit de infraestructura frente al movimiento potencial de mercancías¹⁶⁰.

En 1923 se iniciaron los estudios definitivos para conectar la ruta entre Zarzal, perteneciente a la línea Tuluá-Cartago, e Ibagué, y se dispuso de \$1'000.000 anuales, provenientes de la indemnización por Panamá, más el producto líquido del ferrocarril del Pacífico, para las líneas de Cartago, Cali-Popayán y Zarzal-Armenia.

No obstante, estos proyectos no gozaron de la voluntad política necesaria, y sólo hasta marzo de 1925 la presión pública obligó al inicio de estas obras a cargo del ingeniero Eusebio Ortega para el tramo Zarzal-Armenia, y del Ingeniero Director del Ferrocarril, Arturo Arcila, para llevar a cabo el estudio del trazado por el Quindío, el cual requería un túnel de 4 kilómetros en la depresión de Calarcá que buscaba reducir en 30 kilómetros la extensión de la vía en esta sección¹⁶¹.

159 Pérez. Ob. cit., p. 333-34.

160 Ocampo. *El desarrollo económico de Cali en el siglo XX*, cit., p. 130.

161 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país*, cit., p. 201.

MAPA 2
EL FERROCARRIL DEL PACÍFICO Y SUS INTERCONEXIONES CON
OTRAS RUTAS FÉRREAS



Fuente: Pérez. Ob. cit., p. 333 (modificado por el autor).

El 27 de abril de 1927 se culminó la ruta hasta Armenia, con una extensión de 58 kilómetros adicionales, y a comienzos de la década de 1930 la vía contaba con 577 kilómetros, incluyendo sus ramales (ver Anexo B). Adicionalmente, en este período se construyó un pequeño ramal de propiedad del departamento del Cauca que conectó la vía principal con Santander de Quilichao (desde la población de Timba), el cual había sido promovido por

terratenientes de la zona con el propósito de desarrollar las tierras por las que pasaría la ruta¹⁶².

Este ramal se contrató por cuenta del departamento con contratistas nacionales al amparo de la Ley 29 de 1917, con la que se dio una subvención por kilómetro de \$10.000 para la explanación de 7.193 metros, la cual fue ampliada en 1923 a \$20.000 por la Ley 66. Los contratistas sólo lograron construir hasta el kilómetro 22 en 1927, lo que le significó al gobierno un costo de \$409.355 en bonos de deuda interna correspondientes a la mitad de la subvención¹⁶³.

IMAGEN 8 LOCOMOTORA DEL FERROCARRIL SANTANDER-TIMBA



Fuente: Arias de Greiff. Ob. cit., p. 201.

Este pequeño ferrocarril operaba con sólo dos trenes semanales entre Cali y Santander de Quilichao, y sus resultados operacionales siempre arrojaron pérdidas, aun durante los dos años que fue administrado por arrendamiento por el ferrocarril de Pacífico a partir de 1929. Este pequeño y costoso ramal es un buen ejemplo del despil-

162 Fernández, Rogerio; Escipión Jaramillo y Jorge Méndez. *Problemas Nacionales*. Bogotá: Águila Negra Editorial, 1911, p. 16-21.

163 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país*, cit., p. 214.

farro de recursos en la inversión ferroviaria que tuvo lugar gracias al superávit de recursos disponibles en la década de los veinte y a la presión de políticos-terratenientes para desarrollar obras de interés particular con dineros públicos. El ferrocarril Santander-Timba, como se conoció este ramal, fue vendido a la nación en 1932 en medio de la crisis económica. Su operación se prolongó hasta 1942 cuando dejó de ser utilizado, y en 1945 se levantaron sus rieles para usar la banca de la carrilera como carretera¹⁶⁴.

Adicionalmente, se ejecutó, a partir de 1925, el ramal Nacederos-Armenia por cuenta del departamento de Caldas, con recursos del Ministerio de Obras Públicas provenientes de la indemnización por Panamá, el cual, aunque era de propiedad nacional, fue administrado por el ferrocarril de Caldas¹⁶⁵. El contrato fue firmado el 4 de julio de ese año por el ministro Laureano Gómez y Roberto Marulanda como representante del departamento de Caldas. Una vez firmado el contrato y aprobados los planos por el Ministerio de Obras Públicas, se iniciaron las obras en agosto siguiente desde el corregimiento Nacederos, a cuatro kilómetros de Pereira, bajo la dirección de Manuel M. Mosquera, Ingeniero Jefe del ferrocarril de Caldas, y de Hernando Piedrahita como Ingeniero Ayudante, hasta el 19 de enero de 1926, cuando fue reemplazado por Francisco Londoño¹⁶⁶. En agosto de 1927 este ramal tuvo empleados en la construcción 1.500 trabajadores que, con una inversión cercana al \$1'500.000, llevaron la obra hasta Quimbaya, cerca de su punto de terminación¹⁶⁷; no obstante, la obra fue suspendida temporalmente por falta de recursos en agosto de 1927¹⁶⁸.

En diciembre de ese año la obra pudo reanudarse bajo la dirección de Eleuterio Serna; contaba con 32 kilómetros construidos y

164 Poveda. Ob. cit., p. 363.

165 Pérez. Ob. cit., p. 332.

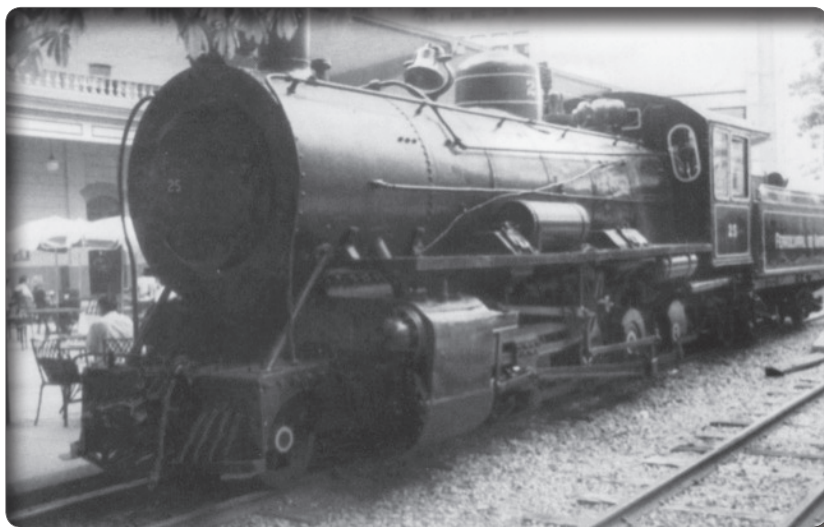
166 AGN. Sección Ministerio de Obras Públicas. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. *Oficio de Emilio Latorre (Administrador General) al Ministerio de Obras Públicas*, 24 de mayo de 1928, Tomo 669, ff. 7v-8v.

167 AGN. Sección Ministerio de Obras Públicas. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. *Telegrama de Eleuterio Serna a Arturo Arcila*, 15 de agosto de 1927, Tomo 669, f. 2.

168 *Ibíd.*, f. 3.

tres locomotoras: la No. 1, dedicada a las operaciones de balastada de la línea; la No. 2, de origen belga, no se podía utilizar por ser demasiado pesada para la vía, por lo que se dio en préstamo al ferrocarril de Caldas a cambio de las máquinas No. 1 y 2 de este ferrocarril. La primera de estas prestó servicios de limpieza de la vía y de enrielado, y la segunda de transporte de pasajeros y carga entre las estaciones Pereira y Quimbaya. La máquina No. 3, también de origen belga, se debió prestar por las mismas razones al ferrocarril del Pacífico, del que se recibió la No. 15 que se dedicó al transporte de materiales y combustibles desde el departamento del Valle del Cauca –único proveedor de carbón y leña para este ramal¹⁶⁹.

IMAGEN 9
LOCOMOTORA DEL RAMAL NACEDEROS-ARMENIA



Fuente: Arias de Greiff. Ob. cit., p. 211¹⁷⁰.

169 AGN. Sección Ministerio de Obras Públicas. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. *Oficio de Emilio Latorre (Administrador General) al Ministerio de Obras Públicas*, 24 de mayo de 1928, Tomo 669, f. 9v.

170 Esta locomotora Pierre St. Pierre pasó a la División Santander en 1957. Aunque no perteneció al ferrocarril de Antioquia, hoy está como monumento en la restauración de la estación Medellín (Arias de Greiff., Ob. cit., p. 211).

El material rodante estaba compuesto, en 1928, además de por las mencionadas locomotoras, por un vagón para 1.^a clase, dos para 2.^a clase y tres más se encontraban en proceso de ensamblaje en los talleres del ferrocarril de Caldas. Además, contaba con diez plataformas, cuatro góndolas, dos gamarras, una pala de vapor y diez vagones de carga (aunque sólo operaban dos adecuadamente para ese momento por falta de las herramientas apropiadas para su armado)¹⁷¹.

CUADRO 9
ESTACIONES Y PARADEROS FERROCARRIL
NACEDEROS-ARMENIA (1929)

Estación/paradero	Departamento	Kilómetro
Nacaderos	Caldas	0
San Joaquín	Caldas	6
La Selva	Caldas	14
Sucre	Valle del Cauca	20
Alcalá	Valle del Cauca	26
Quimbaya	Caldas	32
La Carmelita	Caldas	37
Montenegro	Caldas	43
Morelia (paradero)	Caldas	11
Betulia (paradero)	Caldas	18
Venecia (paradero)	Valle del Cauca	23

Fuente: AGN. Sección Ministerio de Obras Públicas. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. *Oficio de Emilio Latorre (Administrador General) al Ministerio de Obras Públicas*, 24 de mayo de 1928, Tomo 669, f. 9v, y *Oficio de Emilio Latorre (Administrador General) al Ministro de Obras Públicas*, 14 de mayo de 1929, Tomo 669, f. 139.141v.

Para mayo de 1928 el ramal generó ingresos brutos por \$26.558,60¹⁷², y en 1929 la ruta contaba con 43 kilómetros cons-

171 Ibid.

172 AGN. Sección Ministerio de Obras Públicas. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. *Oficio de Emilio Latorre (Ad-*

truidos, aunque parte de ella aún no estaba balastada por lo que el servicio se prestaba de forma deficiente hasta Montenegro¹⁷³. La obra se inauguró en Armenia el 14 de octubre de 1929 en la estación del ferrocarril del Pacífico y pasó a denominarse oficialmente como ferrocarril del Quindío¹⁷⁴.

A diferencia del ramal Santander-Timba, este arrojó resultados operacionales positivos entre 1927 y 1930, excepto por el año de 1928, en el cual se tuvo un déficit por \$14.426. Una vez finalizado, el ramal contó en 1930 con siete locomotoras, 16 vagones de pasajeros, diez de carga, diez plataformas, un autoferro, dos carros de gasolina, doce carros de vuelco y una pala de vapor que, junto con la construcción del ramal, sumaban una inversión total para este año de \$3'287.516,88¹⁷⁵. El ferrocarril pasó en 1932 a la administración del ferrocarril del Pacífico, aunque el ramal sufrió un proceso continuo de deterioro y en la actualidad sus rieles y varios de sus puentes no existen, pues fueron vendidos en la década de 1990 por Ferrovías¹⁷⁶.

No obstante, como se puede apreciar en la siguiente gráfica, a pesar de que el ferrocarril del Pacífico tuvo, en términos globales, un crecimiento vertiginoso de la operación financiera durante el auge económico de la década de 1920, a partir de 1928 se puede evidenciar una caída pronunciada que se intentó compensar con una disminución de los gastos. Esta situación se vio acentuada con la crisis de 1930, la cual paralizó obras fundamentales para la ruta como el túnel en la depresión de Calarcá, con lo que se imposibilitó definitivamente el proyectado empalme con el ferrocarril del Pacífico. A partir de 1931 el ferrocarril quedó bajo el control administrativo del recién creado CAFN, organismo que asumió la

ministrador General) al Ministerio de Obras Públicas, 24 de mayo de 1928, Tomo 669, ff. 10v.

173 *Ibíd.*, f. 139.

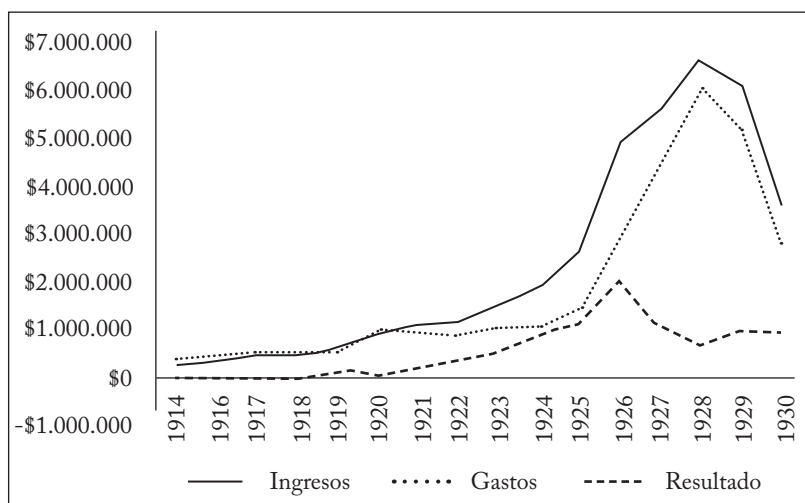
174 AGN. Sección Ministerio de Obras Públicas. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. *Acta de inauguración del ferrocarril del Quindío*, 14 de octubre de 1929, Tomo 669, f. 274.

175 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país*, cit., p. 216-17.

176 Arias de Greiff. *Ob. cit.*, p. 36.

administración de los ferrocarriles que eran propiedad estatal para ese momento.

GRÁFICA I
RESULTADOS FINANCIEROS (1914-1930)



Fuente: ver Anexo C.

El empalme con el ferrocarril del Tolima se había proyectado por medio de un túnel en la depresión de Calarcá, el cual se inició a los dos lados de la Cordillera Central, pero luego de haber perforado 3,5 kilómetros la crisis de 1930 eliminó cualquier posibilidad de obtención de recursos y el proyecto se suspendió de manera definitiva¹⁷⁷. De esta manera, se dio fin al primer gran impulso que tuvo la construcción del ferrocarril entre 1908 y 1928, constituyéndose para este momento en una de las rutas más importantes del país, pero aún distante de su propósito original de la interconexión nacional.

177 Pérez. Ob. cit., p. 334.

IV. El trayecto final: el proyecto del Ferrocarril Troncal de Occidente

La ruta del ferrocarril del Pacífico fue la primera en pensarse con proyección nacional: mediante ella se pretendía articular al Pacífico con Cali, con los departamentos cafeteros, con el río Magdalena y con el mar Caribe. El marco institucional se logró, primero, durante el gobierno de Manuel Murillo Toro, con la Ley 72 de 1872, más tarde, con la Ley 59 de 1919, la cual autorizó al gobierno de Marco Fidel Suárez para emprender este proyecto ferroviario, y con la Ley 102 de 1922, que ordenó la construcción de un ferrocarril entre Cartagena y Popayán¹⁷⁸.

Dicho ferrocarril estaría compuesto por el Ferrocarril Central de Bolívar, que se proyectaba desde Cartagena hasta la frontera antioqueña, de allí por el río Cauca hasta Puerto Caldas y Cartago para conectar a esa altura con lo que se había construido del ferrocarril de Caldas, y con el del Pacífico hasta Popayán. Este proyecto se denominó Ferrocarril Troncal de Occidente¹⁷⁹.

178 Poveda. Ob. cit., p. 533.

179 Ibíd, y Ospina, Mariano. “El troncal de Occidente”. *El Heraldo de Antioquia*, 27 de julio de 1927: p. 5 (col. 5-6) y p. 6 (col. 1-4). Para ese momento los dueños del Ingenio Sincerín en Bolívar ya habían construido un ramal que conectaba con el ferrocarril Cartagena-Calamar.

El proyecto sólo se pudo comenzar durante el gobierno de Pedro Nel Ospina gracias al empuje generado por los ingresos derivados de la indemnización de Panamá en 1923. En ese año se inició la construcción desde el kilómetro 35 del ferrocarril Cartagena-Calamar hacia el sur y, en 1925 en Sampués¹⁸⁰ hacia el norte para llegar al ramal del Ingenio Sincerín¹⁸¹; la idea era llevar el ferrocarril desde Sampués hasta Cañafistula (hoy Caucasia) configurando lo que se pretendía llamar el Ferrocarril Central de Bolívar, el cual sería la sección norte del Troncal de Occidente¹⁸².

Parte de lo que pretendía este atractivo proyecto era el fortalecimiento de lo que se vislumbraba como una importante zona agrícola y ganadera en las sabanas de Córdoba, Sucre y Bolívar, con fuertes posibilidades para los cultivos de algodón, maíz y arroz. Además, se trataba de una zona topográficamente adecuada para la construcción de ferrocarriles con grandes rectas y sin obstáculos geográficos importantes, lo que ofrecía posibilidades de construcción rápida y de costos menores a los de los ferrocarriles en zonas montañosas.

Durante el gobierno de Pedro Nel Ospina se decidió enfrentar la continuación de Ferrocarril Troncal de Occidente desde Cali hacia el norte, por la ribera del río Cauca, hasta Antioquia. El proyecto se contrató con la Empresa del Ferrocarril de Antioquia que realizó, en 1926, un estudio de factibilidad técnica y económica para la ruta más eficiente desde Cartago a Cartagena, en cabeza de los ingenieros J. N. Hayward Cornell, Carlos Cock y Pedro Uribe Gauguin. El estudio recomendó la ruta Cartago, Bolombolo, Cañafistula (Caucasia), Sincelejo, Sincerín, Cartagena¹⁸³.

El ferrocarril de Antioquia cedió a la Nación, en 1924, los estudios que había llevado a cabo un año antes para construir una ruta entre Cáceres y Bolombolo, y se comenzó el trazado de Cáceres al sur y de Bolombolo al norte, siguiendo la ribera izquierda del Cauca, a cargo de los ingenieros Pío B. Poveda, Antonio Restrepo Álvarez y Juan J. Montoya. Los estudios de trazado culminaron en 1927 con una línea de 250 kilómetros

180 Hoy pertenece al departamento de Sucre.

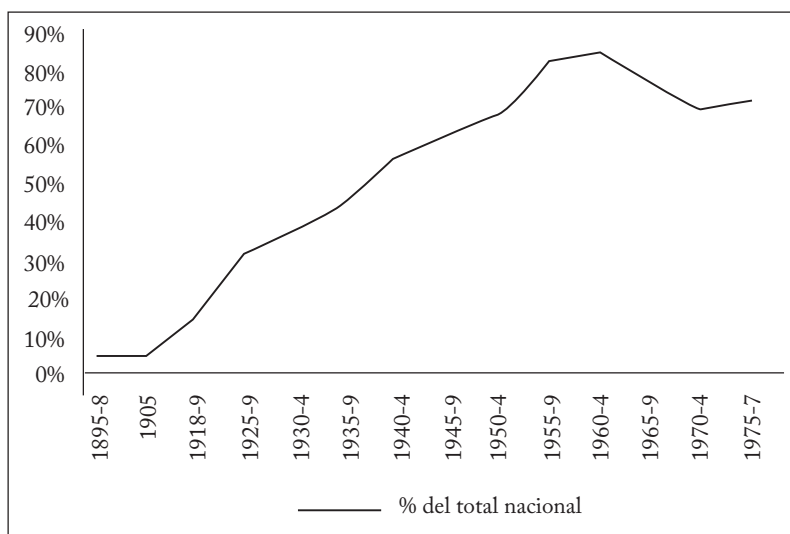
181 El ferrocarril Cartagena-Sincerín tuvo 44 kilómetros de longitud entre los cultivos de caña y la fábrica. El ferrocarril llegó a operar hasta 5 locomotoras con vagones de carga hasta el cierre del ingenio en 1950.

182 Poveda. Ob. cit., p. 534.

183 *Ibíd.*, p. 535.

En 1925 se habían concluido 10 kilómetros de carrilera desde Sampués hacia el norte y 20 kilómetros desde Cáceres, y dos años más tarde se construyó el ramal Cartagena hasta el puerto de Gambote sobre el Canal del Dique. En 1928 se iniciaron los trabajos en Antioquia desde Bolombolo hacia la población de Anzá, a donde se llegó un año más tarde con una carrilera de 35 kilómetros de longitud. Así mismo, se completaron 12 kilómetros desde Cáceres hasta Puerto Valdivia. Sin embargo, como consecuencia de la crisis de 1929 se suspendieron los trabajos, y en 1946 se suspendió definitivamente el servicio, cuando se contaba con 44 kilómetros de rieles (que incluían la ruta Cartagena-Sincerín, y dos tramos construidos desde Cáceres hacia el sur y entre Bolombolo y Anzá). En 1948 se levantaron los rieles de lo construido y se adecuó la bancada para usarla como carretera¹⁸⁴.

GRÁFICA 2
PORCENTAJE DE EXPORTACIONES DE CAFÉ A TRAVÉS
DE BUENAVENTURA



Fuente: ver Anexo E.

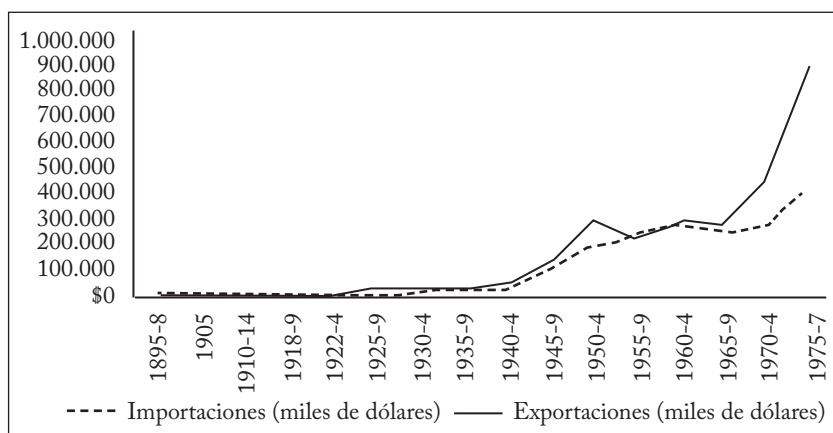
No obstante, en 1942 el ferrocarril del Pacífico logró la esperada conexión con el ferrocarril de Antioquia a la altura de la estación

184 *Ibíd.*, p. 534-38.

Alejandro López en la población de La Pintada, con lo cual se logró por primera vez una comunicación continua por tren entre el Magdalena antioqueño, en Puerto Berrío, y el Pacífico. El ferrocarril del Pacífico contaba para ese momento con un total de 853 kilómetros contando la línea principal y todos sus ramales, lo que lo ubicó como el de mayor extensión del país¹⁸⁵. Con esta interconexión se puede apreciar una tendencia sostenida al alza con una mayor participación de la carga de exportación cafetera movilizada a través del puerto.

Como se puede apreciar en la siguiente gráfica, la interconexión ferroviaria con Antioquia y el Magdalena tuvo un impacto inmediato e importante sobre el volumen de carga movilizada a través del puerto de Buenaventura comparado con los períodos anteriores, la cual mantendría una tendencia al alza, aunque con fuertes oscilaciones ocasionadas por los ciclos internacionales. Más tarde esto sería complementado con el transporte por carretera, el cual eventualmente desplazaría la mayor parte del volumen de carga de alto valor que se movilizaba a través de este puerto.

GRÁFICA 3
BALANZA COMERCIAL DEL PUERTO DE BUENAVENTURA



Fuente: ver Anexo E.

185 *Ibíd.*, p. 365.

A pesar de su extensión e importancia, para mediados de la década de 1940 ya se podían ver los efectos de la competencia de las carreteras sobre los ferrocarriles. El costo de transporte de una tonelada de café entre Manizales y Buenaventura era de \$27.84 por tren, mientras que combinando el transporte férreo hasta Buga y de allí por la variante carretable a Buenaventura, el costo total era de \$24,41. Lo mismo sucedía con el valor de la tonelada de café transportada desde Armenia hasta Buenaventura (\$21,65) o haciendo el trasbordo en Buga para tomar la variante a Buenaventura (\$19,75); para la ruta Medellín-Buenaventura, por tren costaba \$41,45 y con el mismo trasbordo en Buga bajaba a \$38,83; en la ruta desde Fredonia la diferencia era de \$2,63 a favor de la variante, y en las rutas desde Cartago y Caicedonia la diferencia en los mismos tramos era de \$3,43 y \$2,94 respectivamente, a favor del transporte combinado a partir de Buga. Esta situación se repetía en 1944 en las demás conexiones que llevaban al puerto de Buenaventura (ver Anexo D)¹⁸⁶. Esta variante surgió como recomendación de la Misión Currie y permitió que en la década de 1950 igualara en importancia al ferrocarril. Eventualmente desplazaría toda la carga hacia el puerto de Buenaventura¹⁸⁷.

No obstante, la ruta entre Buenaventura y Antioquia prestó de manera ininterrumpida sus servicios desde 1942 hasta 1972, aportándole un servicio importante a la economía cafetera nacional al poder utilizar el puerto del Pacífico para las exportaciones del grano. Durante el gobierno del Gustavo Rojas Pinilla se creó la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC), la cual asumió el control de los ferrocarriles oficiales, incluido el ferrocarril del Pacífico.

Con la creación de los FNC el gobierno comenzó la compra de todos los ferrocarriles del país con el propósito de unificar su operación, costos y tarifas. Los ferrocarriles fueron reorganizados en cinco divisiones: Centrales, Pacífico, Norte Sección Primera,

186 La variante de Buga ahorra cerca de 100 kilómetros, razón por la cual los costos terminaban siendo menores.

187 Ocampo, José Antonio. "El desarrollo económico de Cali en el siglo XX". En *Santiago de Cali: 450 años de historia*, 127-148. Cali: Editorial XYZ, 1981, p. 130

Magdalena y Nariño. La División Pacífico quedó constituida con el ferrocarril del Pacífico y contaba para el momento con un total de 824 kilómetros¹⁸⁸.

En 1961 se concluyó uno de los proyectos ferroviarios más importantes de la segunda mitad del siglo XX: el ferrocarril del Atlántico. Esta ruta conectó a Puerto Salgar con Santa Marta, pasando por Puerto Berrío. El ferrocarril permitió que en las décadas comprendidas entre 1962 y 1972 el país contara con una ruta férrea continua desde el Caribe hasta el Pacífico. Por tal razón, en 1963 con una red nacional integrada de 3.404 kilómetros de longitud, el gobierno reorganizó la operación de los ferrocarriles en cinco secciones, las cuales se definieron con los siguientes nombres: División Centrales, División Pacífico, División Antioquia, División Magdalena, y División Santander¹⁸⁹.

Sin embargo, para el momento de la integración de la red nacional en 1962 el ferrocarril ya no era competitivo como medio de transporte. De acuerdo con Pachón, el transporte por carretera había sustituido al férreo en los productos de alto valor; y en los de bajo valor ocurría lo mismo por cuenta del transporte fluvial por el río Magdalena. Este cambio en la competitividad férrea se debió en buena medida a la “incapacidad técnica e institucional” de los FNC, que no realizaron los cambios operativos y administrativos oportunos¹⁹⁰.

Para empeorar la situación, entre 1970 y 1971 un fuerte invierno provocó un deslizamiento que derrumbó el viaducto denominado Puente Soto. También, un desbordamiento del río Dagua interrumpió la vía férrea durante varios meses. En noviembre de 1973 una crecida del río Cauca en el sitio de Chirapotó destruyó diez kilómetros de línea férrea entre las estaciones de La Felisa y

188 Pachón, Álvaro. “Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia (1950-2000)”. En *Infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, de Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez (eds.), 225-548. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2006, p. 273.

189 *Ibíd.*, p. 289.

190 *Ibíd.*, p. 271.

Alejandro López (en La Pintada); el gobierno de Misael Pastrana Borrero y su Ministro de Obras Públicas, Argelino Durán Quintero, no tuvieron la voluntad política para la reconstrucción de la ruta, con lo que se suspendió definitivamente el servicio entre los dos tramos¹⁹¹.

En términos generales, hasta la década de 1980 se mantuvo en América Latina la tendencia a que la provisión de la infraestructura necesaria para el transporte se hiciera por cuenta del Estado; sin embargo, a finales de ese período se dio un viraje hacia el sector privado derivado, en primer lugar, de las crisis macroeconómicas que afectaron a la región en los años ochenta, con un impacto fiscal importante sobre la inversión pública en infraestructura y, en segundo lugar, debido al desarrollo de procesos generalizados de privatizaciones y liberalizaciones de las economías que se empezaron a evidenciar desde finales de la década y comienzos de los noventa, los cuales tuvieron un impacto directo sobre los marcos regulatorios y la propiedad de las empresas oficiales¹⁹².

En este contexto, para finales de la década de 1980 la crisis del sector ferroviario era profunda, razón por la cual durante el gobierno de Virgilio Barco se promulgó la Ley 21 de 1988 y el Decreto 1588 de 1989, que dieron un nuevo marco regulatorio para reestructurar el transporte ferroviario colombiano. Al amparo de esta normatividad se liquidó la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia y se creó la Empresa Colombiana de Vías Férreas (Ferrovías) con el objetivo de modernizar y adecuar los ferrocarriles en Colombia.

Además, en los noventa se redefinió el marco legal con la expedición de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, que reorganizaron y fijaron los criterios generales del sector, y convirtieron al Ministerio de Transporte en autoridad rectora del sistema nacional de transporte¹⁹³.

191 *Ibíd.*, p. 290.

192 Departamento Nacional de Planeación. *2019 Visión Colombia II Centenario: Generar una infraestructura adecuada para el desarrollo, propuesta de discusión*. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 2006, p. 16.

193 *Ibíd.*, p. 24.

Así mismo, se autorizó hasta 1999 la creación de sociedades de transporte ferroviario (la encargada de la red del Pacífico fue la *Sociedad de Transporte Férreo del Pacífico* (STFO) –*Transpacífico*–, que operó la red hasta la entrega de la concesión a Tren de Occidente S.A.), y se creó el Fondo de Pasivo Social de los Ferrocarriles Nacionales para que manejara pensiones, prestaciones e indemnizaciones de los antiguos empleados los FNC. La participación del sector privado obedeció a las recomendaciones del Banco Mundial para la instauración de un esquema multimodal de transporte en Colombia¹⁹⁴.

IMAGEN 10
LOCOMOTORAS DIESEL DE *TRANSPACÍFICO* (STFO)¹⁹⁵



Fuente: Arias de Greiff. Ob. cit., p. 265.

En el balance de gestión presentado en 1997 por *Transpacífico* se reportaban pérdidas en 1996 por \$189 millones, activos que sumaban \$3.046 millones y un patrimonio total de \$1.272 millones. Para el año siguiente la empresa proyectaba una movilización de

194 Tren de Occidente S.A. *Tren de Occidente*. s.f., disponible en [<http://www.trendeoccidente.com/historia.php>], consultada el 15 de septiembre de 2011.

195 Para la época estas locomotoras se encontraban abandonadas en el taller de Palmira construido por ferrovías para remplazar el de Chipchape.

más de 25.000 toneladas mensuales, aunque a diciembre de 1996 se reconocía una movilización de tan sólo 3.000 toneladas mensuales, con un equipo rodante obsoleto¹⁹⁶.

Para 1996 esta reorganización presentaba problemas financieros e institucionales, lo que llevó a una reestructuración ferroviaria. Al amparo de las directrices del documento Conpes 2776 de 1995 se entregó en 1998, por concesión, parte de la red del ferrocarril del Pacífico a la *Sociedad Concesionaria Red Férrea del Pacífico S.A.*, luego Tren de Occidente S.A. El esquema incluyó un contrato por 30 años, la cesión al concesionario de la infraestructura ferroviaria y el compromiso de aportes del gobierno. En contraprestación el concesionario asumió los costos de la rehabilitación, el mantenimiento, la operación y la explotación del servicio¹⁹⁷.

CUADRO 10
ACCIONISTAS TREN DE OCCIDENTE (1998-2006)

Accionista	Propuesta 1998	Suscritos diciembre 1998	Abril 2000	Diciembre 2006
Castro Tcherassi & Cía. Ltda.	14%	20%	40%	40%
Equipo Universal & Cía. Ltda.	14%	20%	40%	40%
Edgardo Navarro Vives	-	8%	15%	A retirar
Cano Jiménez Concesiones	2%	2%	4,99%	4,99%
José Gabriel Cano Hernández	-	-	0,01%	A retirar
Sacyr S.A.	25%	5%	Retirado	Retirado
Sacyr Colombia S.A.	10%	45%	Retirado	Retirado
ACS S.A.	0,5%	Retirado	Retirado	Retirado
ACS Colombia S.A.	34,5%	Retirado	Retirado	Retirado

196 *El Tiempo*. “Transpacífico, con nuevo gerente”, 22 de marzo de 1997.

197 Tren de Occidente, cit. La red del Atlántico se le entregó por concesión a Fenoco en 1999. Desde el 2003 el Instituto Colombiano de Concesiones (INCO) fue el encargado de la administración de estas concesiones e Invías asumió el control de la red no concesionada. No obstante, con el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011, el INCO fue reemplazado por la Agencia Nacional de Infraestructura, y se nombró a Luis Fernando Andrade Moreno como su primer presidente.

Accionista	Propuesta 1998	Suscritos diciembre 1998	Abril 2000	Diciembre 2006
Constructores Ferroviarios del Pacífico	-	-	-	1,5%
Cano Jiménez Estudios y Construcciones	-	-	-	0,01%
Patrimonio neto en millones de dólares	349	158,9	34,2	31,69

Fuente: Contraloría General de la República. “Desarrollo de las concesiones férreas en Colombia”. *Grupo Gestión Geoestratégica*. 19 de noviembre de 2007, disponible en [http://www.grupogestiongeoestrategica.org/uploads/Reporte_Sobre_Concesiones_Ferreas-Final_-_IPP02.pdf], consultada el 28 de septiembre de 2011, p. 38-39.

Los primeros 190 kilómetros rehabilitados entre Palmira y Buenaventura se inauguraron a comienzos del año 2003 con la presencia del presidente Álvaro Uribe y su ministro de Transporte Andrés Uriel Gallego. Inicialmente la ruta generó el empleo de 120 personas, pero se empezó a discutir la posibilidad de cuantiosas inversiones en material rodante y locomotoras nuevas, pues para ese momento sólo se contaba con cinco locomotoras usadas que se le compraron al Fondo Pasivo de los Ferrocarriles Nacionales, con un costo estimado de compra y adecuación de \$5.000 millones¹⁹⁸.

Para 2003, la ruta movilizó 32,886 toneladas netas, en 2004 ascendió a 131.804 toneladas netas, en 2005 bajó a 88.828 toneladas netas, para subir nuevamente en 2006 a 95.779 toneladas netas. La carga transportada se caracterizó por ser de trayectos cortos y de volumen escaso lo cual generaba pérdidas a pesar de tener tarifas menores a las del transporte por carretera¹⁹⁹. En 2006, el gobierno reconoció serios problemas en la concesión del Pacífico, derivados de la baja carga movilizada, la dificultad en la reubicación de los predios y el déficit del equipo rodante disponible; así

198 *El Tiempo*. “Vuelve la carga en tren”. 11 de abril de 2003.

199 Contraloría General de la República. *Desarrollo de las concesiones férreas en Colombia*, *Grupo Gestión Geoestratégica*. 19 de noviembre de 2007, p. 41, disponible en [http://www.grupogestiongeoestrategica.org/uploads/Reporte_Sobre_Concesiones_Ferreas-Final_-_IPP02.pdf], consultada el 28 de septiembre de 2011.

como las condiciones técnicas inadecuadas de la trocha angosta para los estándares actuales del transporte férreo²⁰⁰.

A pesar de las expectativas que generaron desde comienzos del siglo XXI, la rehabilitación y ampliación de la concesión del Pacífico ha mostrado profundos problemas de viabilidad financiera. Para 2006 se habían invertido alrededor de US\$150 millones, pero sólo movilizaba 13.000 toneladas de carga mensuales que generaron para ese año pérdidas por \$800 millones mensuales por parte del concesionario, el cual sólo operaba para ese momento cuatro trenes de carga entre Buenaventura y Cartago²⁰¹.

Hay que tener en cuenta que los estudios proyectaban una movilización de carga anual de 300.000 toneladas en 2003 y de un millón en 2005, lo cual no se compadece con las exiguas 13.000 toneladas de la realidad. No obstante, desde 2005, frente a los po-brísimos resultados, Tren de Occidente S.A. empezó a presentar reclamaciones al gobierno frente a la viabilidad de la operación, lo que se agravó como consecuencia del déficit de material rodante que tenía la compañía (apenas 50 vagones) y frente a la necesidad de repotenciar las cinco viejas locomotoras diesel²⁰² de poca potencia con que contaba²⁰³.

Esto llevó a un pleito entre el Estado y Tren de Occidente S.A. por \$30.000 millones de pesos, pues tras dos modificaciones a los términos de la concesión que ampliaron el plazo de construcción hasta 2006, el INCO acusó al contratista por “incumplimiento en la operación del servicio de transporte ferroviario, por atraso y falta de ejecución del plan de obras y actividades de rehabilitación, reconstrucción, mantenimiento y conservación de la vía, y por la no entrega de inventarios y estados financieros”. Los concesionarios alegaron que los incumplimientos fueron ocasionados por

200 Departamento Nacional de Planeación. Ob. cit., p. 34.

201 Chacón, Jairo. “El Tren del Pacífico se liquidaría” *El Tiempo*, 10 de agosto de 2006.

202 Estas locomotoras fueron compradas al Fondo del Pasivo Social de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. En su momento de mayor servicio, el ferrocarril del Pacífico llegó a tener 128 locomotoras a vapor en operación.

203 *El Tiempo*. “Están en la búsqueda de un nuevo aire para el tren de Occidente”. 9 de noviembre de 2007.

omisiones estatales y a imprevistos, razón por la cual demandaron al Estado por la cifra señalada²⁰⁴.

En 2006 el Departamento Nacional de Planeación reconoció que el esquema de concesiones presentaba resultados menores que los obtenidos en otros sectores de infraestructura como las redes viales y los puertos. Además, la red férrea colombiana para este momento ya figuraba como una de las de menor desarrollo de América Latina²⁰⁵.

Las continuas pérdidas, la baja movilización de carga (que en 2007 llegó sólo a 84.000 toneladas) y la incapacidad para continuar con la rehabilitación llevó a Tren de Occidente S.A. a solicitar al INCO la posibilidad de ceder el contrato a otra firma. Finalmente, el 17 de octubre de 2008 el INCO traspasó la concesión a un nuevo operador: Ferrocarril del Oeste S.A., a quien se le entregó la operación de la vía Buenaventura-Zaragoza-Zarzal-La Tebaida y se dio por terminado el pleito entre el antiguo concesionario y el gobierno. En 2011 la operación contó con el mismo equipo rodante: las cinco viejas locomotoras diesel de poca potencia que operaban los 380 kilómetros habilitados²⁰⁶.

Al momento de la entrega de la concesión, el gerente de Tren de Occidente, Alfonso Patiño, afirmó que la principal razón que llevó a suspender la rehabilitación de la vía hacia La Felisa era el estado de desequilibrio financiero de la empresa. En 2008 las condiciones del material rodante y de la vía apenas permitieron transportar 360 toneladas por viaje, debido, principalmente, a las restricciones del tramo Buenaventura-La Cumbre²⁰⁷.

El lento avance de las obras ha sido recibido con desaliento en algunas regiones; en particular, se han presentado problemas

204 *El Tiempo*. “Lío por 30 mil millones de pesos entre Inco y Tren de Occidente”. 16 de abril de 2009.

205 Departamento Nacional de Planeación. Ob. cit., pp. 16-20.

206 Tren del Oeste S.A. *Tren del Oeste S.A.* s.f. <http://www.ferrocarrildeloeste.com/pages.html> (último acceso: 15 de septiembre de 2011), y Santamaría, Ricardo. “El país vuelve a subirse al tren” *El Tiempo*, 10 de julio de 2008

207 Redacción de Negocios. “Tren del Oeste inició operación”. *El Espectador*, 17 de octubre de 2008.

desde 2010 en el corregimiento de Caimalito, en la zona rural de Pereira, a orillas del río Cauca, cuyos habitantes han expresado su preocupación por el acceso a sus predios luego de la construcción de la ruta²⁰⁸. Detrás de esto existen dos problemas: el primero tiene que ver con la negativa a construir una variante para asegurar la movilidad de la zona y, el segundo, con los difíciles procesos de negociación de los predios rurales por los que pasará la ruta.

Para 2006, en la zona de La Merced, había 38 predios invadiendo la vía: en Filadelfia 20 predios, en Neira 20, en Manizales 27, en Palestina 114, en Chinchiná 10, en Pereira 117 y en Marsella 53; en total la inversión para la adquisición y demolición de los predios ascendía a \$3.228,1 millones²⁰⁹

En 2010 las pérdidas acumuladas por la empresa superaron los \$16 mil millones y, además, no contaba con personal para operar toda la vía²¹⁰. En 2011 el servicio de carga que se presta entre La Tebaida y Buenaventura comparte la ruta férrea con las “motobrujas” o “motochivas”, las cuales son una adaptación de motos con planchones de balineras que llevan turistas a la actual reserva natural de San Cipriano. De acuerdo con *El Tiempo*, unas 100 familias de la región se benefician de esta actividad. Sin embargo, no deja de ser elocuente y una muestra de la baja utilización de la vía, que el gran proyecto ferroviario del suroccidente pueda compartir sin problemas los rieles con este método informal de transporte²¹¹.

Como consecuencia de la interrupción de la ruta desde 1972, y con la fuerte competencia de las carreteras, la línea ha tenido un proceso de deterioro continuo. En 2011 existía sólo un tramo reconstruido entre Buenaventura, Cali, Palmira y Zarzal con unas condiciones de servicio precarias, aunque se han realizado algunos trabajos de importancia en su recuperación. Los trayectos que iban

208 *El Tiempo*. “Crece preocupación entre habitantes de Pereira por apertura de paso al Tren de Occidente”. 12 de julio de 2010.

209 Contraloría General de la República, *Desarrollo de las concesiones férreas en Colombia*, cit., p. 43.

210 *El Tiempo*. “Santos inaugura vía férrea que estaba quebrada”. 2 de agosto de 2012, pp. 1A-2A.

211 *El Tiempo*. “Las ‘motobrujas’, el particular medio de transporte de San Cipriano, siguen en la carrilera”. 20 de febrero de 2010.

a Popayán y a Antioquia, y varios de sus ramales, desaparecieron definitivamente; y aunque se ha intentado reconstruir el trayecto Zarzal-Cartago-La Felisa, las dificultades técnicas y económicas han hecho que su avance sea muy limitado.

De acuerdo con el ex ministro Jorge Eduardo Cock, el problema fundamental de esta ruta es que todos los estudios de carga para la red del Occidente arrojaron rentabilidades negativas. En los estudios de principios del siglo XXI del Ministerio sólo arrojaban rentabilidades positivas si se imponían tarifas más altas que las del transporte automotor, como consecuencia del bajo volumen de carga que esta línea puede movilizar. Cock afirmaba que el potencial transporte de carbón, que se estimaba en un millón de toneladas anuales, era “un volumen poco significativo para un ferrocarril”, pues las góndolas tendrían que regresar vacías; el café representa en el Valle del Cauca menos potencial de carga que el carbón, con el agravante de tener orígenes dispersos; el azúcar para exportación presenta problemas similares a los del café, empeorados por la corta distancia a recorrer; y la carga en contenedores no es suficiente ni siquiera para garantizar la rentabilidad de la concesión²¹².

Además, siguiendo a Arias de Greiff, el trazado actual es insuficiente en la medida en que estaba pensado para el transporte de carga local y de comercio exterior. No obstante, los requerimientos actuales no contemplan la primera situación, por lo cual se hace necesario construir una variante (diseñada desde hace más de 30 años) que parta de Lobo Guerrero a Cerrito, con un túnel en San Marcos, con la cual se evitaría el difícil paso actual a través de la cordillera²¹³.

La empresa Ferrocarriles del Pacífico SAS estuvo a punto de ser liquidada a finales del 2010, pero entró al régimen de sometimiento a control por la Superintendencia de Puertos y Transporte, tras lo cual el 2 de agosto del 2012 el presidente Juan Manuel Santos reinauguró el tren del Pacífico en su tramo Yumbo-Buenaventura y anunció la futura conexión con La Felisa (en el departamento

212 Cock, Jorge Eduardo. “En tren no es que esté varado”. *El Tiempo*, 25 de julio de 2005.

213 Arias de Greiff. Ob. cit., p. 64.

de Caldas), con un estimado de carga mensual de 6.000 toneladas y una proyección para finales de 2012 de 25.000 toneladas. Los principales usuarios del ferrocarril en 2012 han sido el Ingenio Manuelita, Argos, Industrias del Maíz, Happa Lloyd, Neo Gas y LG²¹⁴.

El control ejercido por la Superintendencia y el acompañamiento de la Agencia Nacional de Infraestructura permitieron que el gobierno autorizara una inyección de capital por US\$70 millones del consorcio israelí RDC-Mriverdo, con la condición de que los primeros retiraran una demanda interpuesta contra la nación. Esto ha permitido la adecuación de tres locomotoras y la compra de ocho más, que se complementan con 37 vagones de carga que operan en la actualidad²¹⁵.

Esto permitió que en junio de 2012 la empresa realizara una emisión de acciones por \$21 mil millones y refinanciara las deudas con los bancos y los acreedores. Para agosto de 2012 la empresa contaba con 110 empleados directos y 170 indirectos; no obstante, la línea requiere cambiar el ancho de la trocha para ser realmente competitivos, lo que implica una inversión de US\$ 400 millones y estabilizar el tramo Buenaventura-Yumbo que presenta frecuentes interrupciones por derrumbes, lo cual le ha costado a la empresa durante este año una inversión de más de \$5.500 millones que deberán ser reembolsados por el gobierno²¹⁶.

Hoy el país presenta un panorama muy atractivo y retador para el empresariado colombiano, pues en los últimos años se han firmado una serie de acuerdos bilaterales de libre comercio que exigen repensar la forma en que se realizan actualmente los negocios en un entorno global. Sin embargo, si se mira el rezago en infraestructura, este panorama se vuelve menos halagüeño, pues se percibe, no sólo en Colombia sino en la región, una pérdida de dinamismo y un atraso que restan competitividad al país frente a esta realidad en el comercio internacional.

214 *El Tiempo*. "Santos inaugura vía férrea que estaba quebrada". 2 de agosto de 2012, pp. 1A-2A.

215 Ibid.

216 Ibid.

En particular, el sector ferroviario colombiano es tal vez uno de los más atrasados del continente, sin que se vea una salida clara en los próximos años para regularizar y modernizar los principales corredores férreos del país. De hecho, uno de los más importantes, el que conecta Buenaventura con el interior del país, a pesar de ser considerado como central en la movilización de carga, ha sufrido desde finales de la década de los noventa una serie de concesiones fallidas que han impedido su recuperación.

No es posible continuar simplificando la discusión sobre los ferrocarriles en Colombia a una comparación burda entre carreteras y carrileras; es necesario plantear estudios de factibilidad serios que tengan en cuenta el tipo de carga que se va a movilizar, las distancias a recorrer, la carga de retorno, los costos de movilización y el sistema de fletes para poder hacer una evaluación sensata de las posibilidades reales de estas rutas.

La realidad no puede ser tan diferente hoy de la que soñaron los pioneros ferroviarios en Colombia en el siglo XIX. De los 3.468 kilómetros de red, apenas un tercio está en operación y de manera precaria. Sólo las rutas que movilizan carbón en el Atlántico (que mueven casi la totalidad de la carga férrea del país) parecen tener un comportamiento adecuado, mientras que las otras son un desastre que operan con locomotoras viejas, de baja potencia, y con una deficiente capacidad de carga.

En la actualidad, como se puede ver en la concesión del Pacífico o en la Visión 2019, no existen estudios serios, y en los realizados no se tuvieron en cuenta factores como el ancho de la trocha, la antigüedad del material rodante, el deterioro de las vías o el trazado, como limitantes a las estimaciones realizadas al momento de otorgar las concesiones. Se puede evidenciar una escasa coordinación entre el gobierno central y los gobiernos regionales, y no se han establecido criterios claros para el desarrollo de un modelo de transporte multimodal.

Para que el transporte férreo sea eficiente requiere de altos volúmenes de carga en distancias largas, y una evaluación técnica y financiera que no obedezca a las veleidades políticas de los gobernantes de turno o a estimaciones ampliamente deficientes, de lo

contrario, se seguirán viendo frustradas las esperanzas de tener un eficiente transporte férreo en Colombia, para dar paso a las “motobrujas” o a unas pocas locomotoras obsoletas transitando por estos rieles, mientras se implementan tratados de libre comercio que no tendrán las condiciones de infraestructura adecuadas para ser realmente competitivos internacionalmente.

Bibliografía

1. FUENTES DOCUMENTALES

1.1. Fuentes documentales de archivo

1.1.1. Archivo General de la Nación (AGN), Sección República

Fondo Ministerio de Obras Públicas

Fotografías bodegas, cables, camiones y ferrocarriles. Tomo. 2023.

Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (Ministerio de Obras Públicas).

Acta de inauguración del ferrocarril del Quindío, 14 de octubre de 1929, Tomo 669, f. 274.

Actas de entrega de kilómetros construidos por Muñoz y Borrero. Enero a abril de 1899, Tomo 432, ff. 13 v-25v.

Carta de R. Samper a Carlos Holguín. 17 de marzo de 1890, Tomo 431, ff. 202v-205v,

Carta de R. Samper al Ministro de Fomento. 19 de marzo de 1890, Tomo 431, ff. 206v-212v.

Comunicación de Miguel Guerrero al Ministro de Fomento. Mayo de 1889, Tomo 430, ff. 53v-55r.

Contract between the Republic of Colombia and Calderon Carlisle and William G. Johnson. Julio de 1899, Tomo 432, ff. 211v-214v.

Contrato celebrado con el Sr. Dr. Julián Uribe U. para el desempeño de una comisión. Junio de 1899, Tomo 432, ff. 106v-107v.

Contrato de privilegio para la construcción y explotación de un camino de fierro servido por vapor entre el puerto de Buenaventura, en el departamento del Cauca, y la ciudad de Manizales, en el departamento de Antioquia, celebrado por el Gobierno de Colombia y los señores Polydore de Bruycker y Augustus Figge. 1890, Tomo 431, ff. 197v-201r.

Contrato para la construcción de un ferrocarril entre el puerto de Buenaventura i la ciudad de Bogotá. 1890, Tomo 431, ff. 235v-247r.

Informe. 1890, Tomo 430, ff. 261v-288r.

Informe del Administrador del ferrocarril del Cauca. Mayo de 1889, Tomo 430, ff. 64v-70v.

Informe del ingeniero interventor Abelardo Ramos. Febrero de 1899, Tomo 432, ff. 26 v-29v.

Inventario general ferrocarril del Cauca, 31 de agosto de 1882, Tomo 430, ff. 1v-26v.

Ministerio del Tesoro. Correspondencia al Ministro de Fomento. 23 de julio de 1887, Tomo 430, f. 75.

Oficio de Emilio Latorre (Administrador General) al Ministerio de Obras Públicas, 24 de mayo de 1928, Tomo 669, ff. 7v-14v.

Oficio de Emilio Latorre (Administrador General) al Ministro de Obras Públicas, 14 de mayo de 1929, Tomo 669, f. 139.141v.

Telegrama de Eleuterio Serna a Arturo Arcila, 15 de agosto de 1927, Tomo 669, f. 2.

Telegrama de Eleuterio Serna al Ministerio de Obras Públicas, 15 de agosto de 1927, Tomo 669, f. 3.

Secretaría de Fomento, *Ferrocarril del Cauca: informe general correspondiente al año de 1883*. 1884, Tomo 430, ff. 35v-72v.

1.1.2. Archivo Particular Juan Camilo Rodríguez (APJCR)

– Archivo Aquileo Parra

Cartas de César Conto a Aquileo Parra, Popayán: 10 y 17 de mayo de 1876.

Cartas de Modesto Garcés a Aquileo Parra, Popayán: 19 de abril, 14 y 23 de mayo de 1876, 16 de enero y 12 de febrero de enero de 1878.

– Varios y correspondencia

Carta de Francisco J. Cisneros a Belisario Zamorano, Nueva York: 29 de diciembre de 1878, ff. 1v-3v.

1.2. Fuentes documentales publicadas

Álvarez Salas, Rafael. *Compañía del Ferrocarril del Pacífico, especificaciones generales*. Bogotá: Imprenta Colombia, 1909.

Board of Directors. *Panama Rail-Road Company*. New York: Van Norden & Amerman, 1849.

Botero Isaza, Dario. *Los ferrocarriles colombianos en el año de 1925*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1926.

Camacho Roldán, Salvador. *Escritos sobre economía y política*. Editado por Jesús Antonio Bejarano. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1976 (1871-2).

Compañía del Ferrocarril del Pacífico. *Datos sobre el ferrocarril del Cauca*. Bogotá: Imprenta Eléctrica, 1909.

Compañía del Ferrocarril del Pacífico. *Propuesta de rescisión de los contratos*. Bogotá: Imprenta Eléctrica, 1909.

Compañía Empresaria del Camino de Ruedas de Buenaventura. *Informe al Consejo Directivo de la Empresa*. 1872.

Escobar, Paulo Emilio. *Los Ferrocarriles en Colombia en 1925-26*. Bogotá: Imprenta del M. de G., 1926.

Fernández, Rogerio, Escipión Jaramillo, y Jorge Méndez. *Problemas Nacionales*. Bogotá: Águila Negra Editorial, 1911.

Méndez, Rogerio. *Ferrocarril del Cauca*. Buga: Tipografía Ospina, 1905.

Pinzón, Paulo. *Estudio sobre el contrato del ferrocarril del Cauca celebrado por la Compañía del Ferrocarril del pacífico con el Gobierno Nacional*. Bogotá: Arboleda & Valencia, 1913.

Senado de la República. *Ferrocarril del Cauca, proyecto de Ley*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1912.

Senado de la República. *Ferrocarril del Pacífico: informe de la Comisión del Senado que estudió para segundo debate el contrato del 6 de septiembre de 1912*. Bogotá: Casa Editorial El Tiempo, 1912.

Vásquez Cobo, Alfredo. *Informe que rinde la gerencia del ferrocarril del Pacífico a la Junta Directiva correspondiente al año de 1923*. Cali: Carvajal & Cia, 1924.

1. Fuentes de prensa

Castro, M. M., Pacífico Orjuela, Benjamín Núñez, Juan Ulloa y otros. "Carta al Primer Ciudadano". *Diario Oficial*, 21 de julio de 1880: 8121.

Chacón, Jairo. “El Tren del Pacífico se liquidaría”. *El Tiempo*, 10 de agosto de 2006.

Cisneros, Francisco Javier. “Carta al Sr. Secretario de Estado en el Despacho de Fomento”. *Diario Oficial*, 23 de enero de 1875: 2461.

Cisneros, Francisco Javier. “El ferrocarril del Cauca”. *Diario Oficial*, 21 de julio de 1880: 8120.

Cock, Jorge Eduardo. “En tren no es que esté varado”. *El Tiempo*, 25 de julio de 2005.

El Repertorio. 1.º de enero de 1865.

El Repertorio. 1.º de junio de 1865.

El Tiempo. “Crece preocupación entre habitantes de Pereira por apertura de paso al Tren de Occidente”. 12 de julio de 2010.

El Tiempo. “Están en la búsqueda de un nuevo aire para el tren de Occidente”. 9 de noviembre de 2007.

El Tiempo. “Las “motobrujas”, el particular medio de transporte de San Cipriano, siguen en la carrilera”. 20 de febrero de 2010.

El Tiempo. “Lío por 30 mil millones de pesos entre Inco y Tren de Occidente”. 16 de abril de 2009.

El Tiempo. “Transpacífico, con nuevo gerente”. 22 de marzo de 1997.

El Tiempo. “Santos inaugura vía férrea que estaba quebrada”. 2 de agosto de 2012, pp. 1A-2A.

El Tiempo. “Vuelve la carga en tren”. 11 de abril de 2003.

Ospina, Mariano. “El troncal de Occidente”. *El Heraldo de Antioquia*, 27 de julio de 1927: 5 (col. 5-6) y 6 (col. 1-4).

Parra, Aquileo. “Despacho de hacienda i Fomento”. *Diario Oficial*, 7 de noviembre de 1874: 2229.

Peña, Manuel H. “Los ferrocarriles en Colombia”. *Diario Oficial*, 5 de agosto de 1874: 1963-64.

Redacción de Negocios. “Tren del Oeste inició operación”. *El Espectador*, 17 de octubre de 2008.

Rengifo, Tomás, Belisario Zamorano, Joaquín de Caicedo et al. “Ferrocarril del Pacífico”. *Diario Oficial*, 7 de noviembre de 1874: 2229.

Santamaría, Ricardo. “El país vuelve a subirse al tren”. *El Tiempo*, 10 de julio de 2008.

Smith, David R. “Locomotive Whistle”. *The Andean Transit* 1, n.º 1 (june 1874): 1-4.

Zawadsky, Roberto. “Informe sobre el ferrocarril del Cauca”. *Diario Oficial*, 24 de septiembre de 1880: 8321-22.

2. Revistas y publicaciones seriadas

Correa, Juan Santiago. “Del Radicalismo a la Regeneración. La cuestión monetaria (1880-1903)”. *Revista de Economía Institucional* 11, n.º 21 (2009): 161-178.

Correa, Juan Santiago. “Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia: el caso del ferrocarril de Panamá (1849-1869)”. *Estudios Gerenciales* 26, n.º 115 (2010): 143-163.

Correa, Juan Santiago. “Inversión extranjera y construcción de ferrocarriles en Colombia: The Panama Railroad Co. (1850-1903)”. *História Econômica & História de Empresas (Revista de la Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica (ABPHE))* XII, n.º 1 (enero-junio 2009): 131-170.

- Collazos, Jaime Andrés, y Arley Barandica. "Historia del Banco de la República en Cali y el establecimiento de los principales pilares bancarios en la ciudad a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX". *Ensayos sobre Economía Regional*. n.º 44. Cali: Banco de la República, Centro Regional de Estudios Económicos Cali, agosto de 2006.
- Flórez, Lenin. "La Regeneración y la formación de la nación colombiana: el caso Cauca, Colombia". *Cuadernos de Historia*. n.º 2. Cali: Universidad del Valle, 1986.
- Horna, Hernán. "Francisco Javier Cisneros: a pioneer in transportation and economic development in Latin America, 1857-1898". *The Americas* 30, n.º 1 (July 1973): 54-83.
- Olarte, Alfonso. "El ferrocarril Troncal de Occidente". *Huellas*, marzo 1988: 9-13.

3. Bibliografía sobre ferrocarriles y transporte

- Arias de Greiff, Gustavo. *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006.
- Correa, Juan Santiago. *Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia*. Bogotá: CESA, 2010.
- Correa, Juan Santiago. *Minería y comercio: las raíces de la elite antioqueña (1175-1810)*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2001.
- Correa, Juan Santiago. *Territorio y poder: dinámicas de poblamiento en el valle de Aburrá, siglo XVII*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2004.
- Departamento Nacional de Planeación. *2019 Visión Colombia II Centenario: Generar una infraestructura adecuada para el desarrollo, propuesta de discusión*. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 2006.

- Hartwig, Richard E. *Roads to reason: transportation, administration, and rationality in Colombia*. Pittsburgh: Pittsburgh University Press, 1983.
- Horna, Hernán. *Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo XIX: el caso Colombia*. Vol. 2, de *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX*, de Carlos Dávila L. de Guevara, 1023-1044. Bogotá: Editorial Norma y Ediciones Uniandes, 2003.
- Mayor, Alberto. *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Bogotá: Banco de la República y El Áncora Editores, 1999.
- Ortega, Alfredo. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país (1920-1930)*. Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1932.
- Ortega, Alfredo. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*. Vol. 1. Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1920.
- Ortega, Alfredo. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*. Vol. 2. Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1923.
- Ortega, Alfredo. *Reseña general sobre la marcha y desarrollo que han tenido los ferrocarriles colombianos desde 1835 hasta 1914*. Washington: Imprenta del Gobierno, 1917.
- Pachón, Álvaro. "Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia (1950-2000)". En *Infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, de Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez (eds.), 225-548. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2006.
- Pérez, Gustavo. *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. Colombia: Ediciones Cisnecolor, 2007.

- Poveda, Gabriel. *Carrileras y locomotoras*. Medellín: Fondo Editorial Universidad Eafit, 2010.
- Ramírez, María Teresa. “Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia (1900-1950)”. En *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, de Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 5-224. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2006.
- Ramírez, María Teresa. “Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía colombiana”. En *Economía colombiana del siglo XX: un análisis cuantitativo*, de James Robinson y Miguel Urrutia, 383-457. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2007.
- Safford, Frank. “El problema de los transporte en Colombia en el siglo XIX”. En *Economía colombiana del siglo XIX*, de Adolfo Meisel y María Teresa Ramírez, 523-574. Bogotá: Fondo de Cultura Económica y Banco de la República, 2010.

4. Bibliografía general

- Bejarano, Jesús Antonio. “El despegue cafetero (1900-1928)”. En *Historia económica de Colombia*, de José Antonio Ocampo. Bogotá: Planeta, 2007.
- Borja, Miguel. *Espacio y guerra: Colombia federal, 1858-1885*. Bogotá: Universidad Nacional-IEPRI, 2010.
- Correa, Juan Santiago. *Moneda y Nación: del federalismo al centralismo económico en Colombia (1850-1922)*. Bogotá: CESA, 2010.
- Fischer, Thomas. *Empresas de navegación en el río Magdalena: dominación extranjera y lucha por el monopolio*. Vol. 2, de *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-*

XX, de Carlos Dávila L. de Guevara (comp.), 991-1020. Bogotá: Editorial Norma y Ediciones Uniandes, 2003.

Jaramillo, Roberto Luis, y Adolfo Meisel. “Más allá de la retórica de la reacción, análisis económico de la desamortización”. En *Economía Colombiana del siglo XIX*, de Adolfo Meisel y María Teresa Ramírez, 283-330. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2010

Ocampo, José Antonio. *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*. Bogotá: Tercer Mundo-Colciencias-Fedesarrollo, 1998.

Ocampo, José Antonio. “El desarrollo económico de Cali en el siglo XX”. En *Santiago de Cali: 450 años de historia*, 127-148. Cali: Editorial XYZ, 1981,

Ordoñez, Luis Aurelio. *Industrias y empresarios pioneros: Cali 1910-1945*. Cali: Universidad del Valle, 1998.

Palacios, Marco. *El café en Colombia (1850-1970): una historia económica, social y política*. 2.^a ed., Bogotá: El Colegio de México-El Áncora, 1983.

Tovar, Hermes. “La lenta ruptura con el pasado colonial (1810-1850)”. En *Historia Económica de Colombia*, de José Antonio Ocampo, 101-134. Bogotá: Planeta, 2007.

Valencia Llano, Alonso. *Estado Soberano del Cauca: Federalismo y Regeneración*. Bogotá: Banco de la República, 1988.

Vélez, Humberto. *Rafael Reyes: Quinqueno, régimen político y capitalismo (1904-1909)*. Vol. I, de *Nueva Historia de Colombia: Historia Política (1886-1946)*, de Álvaro Tirado, 187-214. Bogotá: Colombia, 1989.

5. Fuentes en línea

Contraloría General de la República. “Desarrollo de las concesiones férreas en Colombia”. *Grupo Gestión Geoestratégica*. 19

de noviembre de 2007, disponible en [http://www.grupo-gestiongeoestrategica.org/uploads/Reporte_Sobre_Concesiones_Ferreas-Final_-_IPP02.pdf], consultada el 28 de septiembre de 2011.

Tren del Oeste S.A. *Tren del Oeste S.A.* s.f., disponible en [<http://www.ferrocarrildeloeste.com/pages.html>], consultada el 15 de septiembre de 2011).

Tren de Occidente S.A. *Tren de Occidente.* s.f., disponible en [<http://www.trendeoccidente.com/historia.php>], consultada el 15 de septiembre de 2011).

Índice onomástico

A

Aduanas de Buenaventura y Tumaco, 37, 50, 66
Aduanas del Pacífico, 44, 51, 55, 56, 63, 68, 73, 78
Aduanas del Pacífico, Tumaco y Riosucio, 44
Álvarez Salas, Rafael, 27, 77, 79
Ambalema, 19, 20
América Latina, 19, 21, 23, 105, 110, 147
Anchicayá, río, 35
Antioquia, 15, 32, 33, 34, 40, 49, 50, 51, 60, 64, 100, 101, 102,
103, 112, 141
Anzá, 101
Araújo, Simón, 81
Arcila, Arturo, 83, 90
Argentina, 19, 21, 23, 24, 25, 147
Armenia, 28, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 96, 103, 141, 142, 144
Asamblea Nacional, 76, 79
Atrato, río, 34, 60
Ayapel, 20

B

Banco Central, 71, 73, 77
Banco de Buga, 40
Banco de Popayán, 40

Banco del Cauca, 40
 Banco del Estado, 40
 Banco del Sur, 40
 Banco London & Country, 36
 Banco Nacional, 56, 65
 Barbacoas, 32, 34
 Belden, 52
 Blum, Edward, 65
 Bolívar, 15, 17, 32, 33, 35, 99, 100, 141
 Bolívar, Simón, 35
 Bolivia, 21, 24, 25, 147
 Bolombolo, 100, 101
 Borrero, Eusebio, 35
 Borrero, Víctor, 65, 66, 67, 68, 69, 72
 Boyacá, 32, 33, 141
 Brasil, 19, 21, 23, 24, 25, 147
 Bremen, 18
 Brown, Charles S., 46, 47, 48
 Bucaramanga, 18, 20, 56, 57
 Buenaventura, 15, 20, 27, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 43, 44,
 45, 46, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63, 66, 68, 78,
 81, 82, 84, 88, 90, 91, 101, 102, 103, 108, 109, 110, 111,
 112, 113, 114, 141, 144, 145, 146
Buenaventura & Cauca Valley Rail Road Co., 46
 Buga, 34, 39, 75, 76, 87, 88, 91, 103, 142, 144, 145, 146

C

Caballero, Lucas, 68
 Cabo de Hornos, 35
 Cáceres, 100, 101
 Caimalito, 111
 Cajibío, 83, 143
 Calamar, 99, 100
 Calarcá, 81, 90, 96, 97
 Caldas, 59, 77, 93, 95
 Cali, 15, 20, 28, 31, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 50, 51,
 54, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 81,
 83, 87, 88, 90, 91, 92, 99, 100, 111, 142

- Cali, locomotora, 52, 54
Camacho Roldán, Salvador, 18, 19
Camacho, Nemesio, 20
Canadá, 24, 26
Canal del Dique, 101
Canal de Panamá, 47, 60, 78, 82
Cañafistula, 100
Caquetá, 32
Caribe, 17, 33, 43, 49, 60, 99, 104
Cartagena, 57, 99, 100, 101
Cartago, 34, 35, 75, 77, 78, 81, 83, 84, 85, 87, 89, 90, 91, 99, 100, 103, 109, 112, 144, 145
Cascajal, isla de, 52, 53
Castro, César, 77
Cauca, 32, 34, 36, 39, 40, 43, 44, 45, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 57, 60, 68, 77, 78, 91, 100, 141
Cauca Company, 61
Cauca, Valley Mining & Constructing Co., 44, 45
Caucasia, 100
Caycedo Tenorio, Manuel, 35
Cerrito, 112
Circunscripción de Padilla, 70
Cisnerismo, 53
Cisneros, Francisco J., 27, 28, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 62, 64, 72, 79, 90
Cock, Carlos, 100
Cock, Jorge Eduardo, 112
Coconuco, 32
Colombia, 19, 21, 24, 25, 26, 27, 28, 32, 36, 37, 44, 46, 47, 58, 64, 104, 106, 113, 114, 115, 147
Colombian Construction and Improvement Company, 61
Colombian Pacific Railroad Co., 70
Compagnie Universelle du Canal Interocéanique, 53, 58
Compañía Burila, 58
Compañía del Ferrocarril del Pacífico, 27, 77, 84
Compañía Empresaria del Camino de Ruedas de Buenaventura, 27, 45
Compañía Empresaria del Camino de Ruedas de Buenaventura a Cali, 36

Confederación Granadina, 32
 Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, 13, 14,
 22
 Consejo de Ministros, 63, 66
Consolidation, locomotora, 86
 Convención de Rionegro, 36
 Conwel, M. C., 55
 Córdoba, 37, 38, 52, 53, 54, 55, 57, 62, 63, 100
 Córdoba, Jaime, 79
 Cornell, J. N. Hayward, 100
 Corte de Apelación de Richmond, 64
 Corte Suprema de los Estados Unidos, 65
 Costa Rica, 21, 24, 25, 147
 Cuba, 21, 147
 Cúcuta, 20
 Cundinamarca, 32, 33, 141

Ch

Chancos, 36
 Cherry, James L., 60, 62, 64, 67, 69, 70, 72
 Chile, 18, 21, 23, 24, 25, 147
 Chinchiná, 111
 Chipichape, 87, 90, 106
 Chocó, 32, 34, 60

D

Dagua, 59, 87
 Dagua, río, 35, 37, 38, 54, 62, 66, 68, 79, 80, 84, 104
 Dewhurst, Paul C., 86, 87
 Durán, Argelino, 105

E

Eberhard, G., 53
 Ecuador, 21, 24, 25, 34, 39, 60, 148
 El Espinal, 81
 El Piñal, 55

El Salvador, 21, 148
Esguerra, Manuel, 66
España, 24, 26
Estación Aganche, 88
Estación Alejandro López, 101, 104
Estación Bitaco, 88, 141
Estación Buenaventura, 88, 141
Estación Buga, 88, 142
Estación Caldas, 79, 88
Estación Cali, 88, 142
Estación Cerrito, 88, 142
Estación Cisneros, 88, 141
Estación Córdoba, 88, 141
Estación Guacarí, 88, 142
Estación Guachinte, 88
Estación Isaacs, 88, 142
Estación Jamundí, 88, 142
Estación La Cumbre, 88, 141
Estación La Felisa, 104
Estación La Tebaida, 142
Estación Lomitas, 88, 104
Estación Morales, 143
Estación Obando, 142
Estación Palmira, 88, 142
Estación Popayán, 142
Estación San Francisco, 88, 143
Estación San José, 68
Estación Suárez, 89, 143
Estación Sucre, 95
Estación Timba, 143
Estación Tuluá, 88, 143
Estación Yumbo, 88, 142
Estación Zarzal, 142
Estados Unidos, 23, 24, 25, 32, 48, 61, 63, 64, 65

F

Fairlie, locomotoras, 19
Fenoco, 107

Ferrocarril Central de Bolívar, 99, 100
 Ferrocarril de Antioquia, 26, 48, 49, 53, 87, 94, 100, 101
 Ferrocarril de Bolívar, 55
 Ferrocarril de Caldas, 93, 94, 95, 99, 112
 Ferrocarril de Girardot, 48, 81
 Ferrocarril de Panamá, 15, 35, 36, 38
 Ferrocarril del Atlántico, 29, 104
 Ferrocarril del Cauca, 39, 42, 44, 47, 50
 Ferrocarril del Norte, 47
 Ferrocarril del Oeste, 48, 110
 Ferrocarril del Pacífico, 15, 17, 27, 28, 29, 48, 53, 58, 72, 73, 76,
 78, 80, 81, 88, 89, 90, 91, 94, 96, 99, 101, 102, 103, 104,
 109, 112, 141, 143
 Ferrocarril del Tolima, 78, 81, 83, 90, 97
 Ferrocarril Honda-La Dorada, 53
 Ferrocarril Troncal de Occidente, 99, 100
 Ferrocarriles Nacionales de Colombia, 103, 105, 109
 Ferrovías, 96, 105
 Filadelfia, 67, 111
 Fondo de Pasivo Social de los Ferrocarriles Nacionales, 106
 Francisco J. Cisneros, 28, 48, 49, 72

G

Gales, país de, 19
 Gambote, 101
 Garcés, Modesto, 48, 49, 50, 69, 71
 Gaulmin, Jean, 56, 58, 60, 72
 Girardot, 57
 González Valencia, Ramón, 79
 González, Rafael, 64
 Goussencourt, conde de, 56, 57, 58, 60, 72
 Gran Bretaña, 37, 47
 Gran Cauca, 15, 18, 28, 29, 31, 32, 33, 38, 75, 76
 Guatemala, 21, 24, 25, 147
 Guerra Civil de 1885, 40, 56
 Guerra Civil de 1876, 39, 49
 Guerra Civil de 1895, 40
 Guerra de las Escuelas, 39

H

Haití, 21, 148
Haupt, Lewis, 63, 64
Honduras, 21, 148
Hopkins, George, 37
Horris, G., 52
Hospital de Cali, 87
Hotel Estación, 90
Howard, William, 36

I

Ibagué, 35, 90
Ibáñez, Joaquín, 52
Illinois, 44, 47
Incidente de la Tajada de Sandía, 64
Ingenio Sincerín, 99, 100
Instituto Colombiano de Concesiones, 107
Invías, 107

J

J. G. White Co., 72, 73
Jaramillo, Francisco, 35
John Fowler & Co., 52

K

Kingman, Hector J., 50

L

La Cumbre, 110
La Delfina, 66, 68, 79
La Felisa, 110, 112
La Guajira, 70
La Merced, 111
La Mesa, 35

La Pintada, 102, 105
 La Tebaida, 110, 111
 Lidston, W., 83
 Lobo Guerrero, 112
 Lobo Guerrero, Luis, 79, 83
 Lomitas, 79
 Londres, 36, 37, 47
 López Pumarejo, Alfonso, 23
 López, Alejandro, 80

M

Magdalena, 32, 33, 104, 141
 Magdalena, río, 19, 32, 45, 49, 57, 60, 91, 99, 102, 104
 Manizales, 20, 57, 59, 60, 66, 75, 81, 91, 103, 111, 144
 Manotas, Francisco, 78
 Marsella, 111
 Mason, Alfred, 70, 71, 73
 Mason, Alfred y Edward, 70, 71, 72, 73, 78
 Mason, Edward, 70, 71
 Medellín, 20, 48, 57, 91, 94, 103, 144
 México, 19, 21, 23, 24, 25, 147
 Micolta, Anibal, 52
 Mil Días, guerra de los, 66, 68, 70, 73, 74, 75
 Ministerio de Hacienda, 63, 67
 Ministerio de Obras Públicas, 20, 70, 80, 83, 93
 Misión Currie, 103
 Modica, Frank B., 44, 48
Mogul, 86, 87
 Montoya, Juan J., 100
 Morales, 83
 Morales, Alejo, 80
 Mosquera, Manuel M., 93
 Mosquera, Tomás Cipriano de, 32, 35, 36, 37
 Muelle Rengifo, 90
 Muñoz, Ignacio, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 77
 Murillo Toro, Manuel, 43, 44, 46, 49, 99

N

Neira, 111
Neiva, 20, 81
Nicaragua, 21, 147
Nueva York, 46, 47, 64, 72
Núñez, Juan Nepomuceno, 36
Núñez, Rafael, 40

O

Obando, José María, 35
Olaya Herrera, Enrique, 22
Ospina, Pedro Nel, 22, 100

P

Pacífico océano, 17, 31, 32, 34, 35, 43, 44, 56, 76, 77, 78, 91, 99,
102, 104
Pailón, 55
Palau, Ignacio, 65, 75, 79
Palestina, 111
Palmira, 34, 39, 65, 66, 72, 78, 82, 87, 89, 91, 106, 108, 111, 146
Palomino, Macario, 52, 56
Panamá, 17, 21, 22, 32, 51, 53, 60, 64, 65, 70, 89, 90, 93, 100, 141,
148
Papagayeros, 79
Paraguay, 21, 24, 25, 147
Parra, Aquileo, 46
Pasto, 32, 34, 75
Pastrana, Misael, 105
Patiño, Alfonso, 110
Payán, Eliseo, 40
Peña, Manuel H., 55, 63, 64
Peoria, 44, 47
Pepita, río, 79
Pereira, 91, 93, 94, 111
Perú, 18, 21, 24, 25, 39, 48, 147

Piñal, puente del, 53, 55, 56, 90
 Popayán, 28, 32, 34, 38, 39, 40, 50, 60, 66, 75, 76, 77, 78, 81, 83,
 84, 85, 89, 90, 91, 99, 112
 Poveda, Pío B., 100
 Primera Guerra Mundial, 82
 Puerto Berrío, 91, 102, 104
 Puerto Salgar, 104
 Puerto Valdivia, 101
Punchard, McTaggart, Lowther & Co., 64

Q

Quindío, 34, 39, 90

R

Ramos, Abelardo, 67, 69, 72
Raymond Concrete Pile, 90
 Rebolledo, Hernán, 87
 Regeneración, 40
 Reino Unido, 24, 26
 Rengifo, Carlos, 73
 Rengifo, Ignacio, 76
 República Dominicana, 148
 Restrepo Álvarez, Antonio, 100
 Reyes, Rafael, 20, 70, 75
Robinson & Fleming, 37
 Rojas Pinilla, Gustavo, 103

S

Salgar, Eustorgio, 39
 Sampués, 100, 101
 San Cipriano, 58, 62, 68, 111
 San José, 51, 62, 63, 65
 San Juan, río, 34
 San Marcos, 112
 Santa Marta, 104
 Santander, 15, 32, 33, 89, 92, 93, 94, 96, 104, 141

Santander de Quilichao, 78, 91, 92
Schramme, Christian, 63, 64
Shutz, Frank, 36
Sincelejo, 100
Sincerín, 100, 101
Sinisterra, Juan Alberto, 36
Smith, Barton C., 45, 46
Smith, Benjamin, 48, 49, 50
Smith, David R., 44, 48, 49
Sociedad Agrícola, 50
Sociedad Concesionaria Red Férrea del Pacífico S.A., 107
Sociedad de Transporte Férreo del Pacífico, 106
Soto, Puente, 104
Suárez, Marco Fidel, 83, 84, 89
Sucre, 38, 62, 100

T

Tenorio, Alfonso, 87
Thayer, Denning J., 52, 54
Thorndike, John L., 50
Timba, 91, 92, 93, 96
Tocotá, 79
Tolima, 33, 34, 40, 78, 141
Transpacífico, 106
Tren de Occidente S.A., 105, 107, 109, 110
Trujillo, Julián, 40, 49
Tuluá, 34, 39, 89, 90, 145
Tumaco, 34, 37, 75, 91
Tunja, 20, 57
Túquerres, 32, 34, 75

U

Uribe Gauguin, Pedro, 100
Uribe Hoyos, Germán, 22
Uribe Uribe, Julián, 56, 64, 65, 69, 83
Uribe, Álvaro, 108
Uruguay, 21, 24, 25, 147

V

Valle del Cauca, 28, 31, 34, 36, 39, 75, 76, 94, 95, 112

Vásquez Cobo, Alfredo, 27, 76

Vásquez Valencia, Jorge, 87

Venezuela, 21, 24, 25, 147

Y

Yumbo, 80, 112, 113

Z

Zamorano, Belisario, 51, 52, 78

Zaragoza, 110

Zarzal, 89, 90, 91, 110, 111, 112, 142

Zawadsky, Estanislao, 35, 37

Zawadsky, Roberto, 27

Zipaquirá, 48, 57

ANEXO A

POBLACIÓN COLOMBIANA EN 1874 POR ESTADO SOBERANO

Estado Soberano	Población	Porcentaje
Antioquia	365.974	12,6%
Bolívar	175.000	6,0%
Cauca	502.874	17,3%
Boyacá	438.000	15,1%
Cundinamarca	400.000	13,8%
Magdalena	100.000	3,4%
Panamá	174.000	6,0%
Santander	496.000	17,1%
Tolima	250.000	8,6%
Total	2.901.848	100,0%

Fuente: Peña, Manuel H. “Los ferrocarriles en Colombia”. *Diario Oficial*, 5 de agosto de 1874, p. 1964.

ANEXO B

EL FERROCARRIL DEL PACÍFICO EN 1930

Estación	Kms
Línea Buenaventura-Armenia	
Buenaventura	0
Córdoba	20
Cisneros	55
Dagua	82
Palmar	98
Lomitas	109
Bitaco	120
La Cumbre	129

Estación	Kms
Yumbo	158
Bellavista	143
Isaacs	161
Cali	174
Guanabanal	185
Palmira	199
Pradera	213
Cerrito	217
Guacarí	226
Buga	241
San Pedro	254
Tuluá	265
Andalucía	275
Bugalagrande	280
La Paila	295
Zarzal	304
Sevilla	320
La Cuchilla	330
La Tebaida	344
Ortega Díaz	349
Armenia	360
Línea Zarzal-Cartago	
Zarzal	304
La Victoria	319
Obando	327
Zaragoza	341
Cartago	347
Línea Cali-Popayán	
Cali	174
La Viga	189
Jamundí	196
Guanchite	208

Estación	Kms
Timba	216
San Francisco	226
Suárez	239
El Hato	260
Morales	274
Piendamó	293
Cajibío	305
Popayán	333

Fuente: Ortega. Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país. cit., pp. 203-5.

ANEXO C

MOVIMIENTO FERROCARRIL DEL PACÍFICO (1914-1930)

	Pasajeros	Toneladas	Ingresos	Gastos	Resultado
1914	23.617	22.434	\$ 222.476,00	\$ 281.031,00	\$ (58.555,00)
1916	105.101	31.329	\$ 355.377,00	\$ 403.442,00	\$ (48.065,00)
1917	202.301	37.682	\$ 454.080,00	\$ 475.462,00	\$ (21.382,00)
1918	273.960	59.034	\$ 424.788,00	\$ 444.461,00	\$ (19.673,00)
1919	327.927	53.618	\$ 558.988,00	\$ 493.663,00	\$ 65.325,00
1920	399.875	73.896	\$ 898.201,00	\$ 891.312,00	\$ 6.889,00
1921	396.842	125.476	\$ 1.078.300,00	\$ 893.123,00	\$ 185.177,00
1922	369.192	100.723	\$ 1.122.172,00	\$ 817.412,00	\$ 304.760,00
1923	588.052	138.027	\$ 1.483.858,00	\$ 1.008.261,00	\$ 475.597,00
1924	759.143	157.048	\$ 1.888.297,00	\$ 1.035.657,00	\$ 852.640,00
1925	946.635	202.388	\$ 2.585.605,00	\$ 1.457.616,00	\$ 1.127.989,00
1926	1.339.512	316.253	\$ 4.864.073,00	\$ 2.892.975,00	\$ 1.971.098,00
1927	1.432.187	353.671	\$ 5.575.776,00	\$ 4.558.749,00	\$ 1.017.027,00
1928	1.582.174	434.633	\$ 6.591.384,00	\$ 5.999.728,00	\$ 591.656,00
1929	1.309.770	410.652	\$ 6.081.927,00	\$ 5.153.817,00	\$ 928.110,00
1930	1.145.077	293.448	\$ 3.560.963,00	\$ 2.635.639,00	\$ 925.324,00

Fuente: Ortega. Ob. cit., p. 512; y *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país*. cit., pp. 200 y 206.

ANEXO D**COMPARACIÓN DEL COSTO DE TRANSPORTE DE CAFÉ
DIRIGIDO A BUENAVENTURA (1944)**

Detalle de gastos del transporte	Por vía férrea directa a Buenaventura	Por variante carretable Buga a Buenaventura	Diferencia a favor de la variante
Manizales			
Flete férreo de Manizales a Cartago	6.70	6.70	
Flete férreo de Cartago a Buenaventura	20.59		
Flete férreo de Cartago a Buga		5.09	
Cargue y descargue en puertos internos y terminales	0,55	0,55	
Flete terrestre de Buga a Buenaventura (vía Madroñal)		12,07	
Totales	27.84	24.41	3.43
Armenia			
Flete férreo de Armenia a Buenaventura	21.10		
Flete férreo de Armenia a Buga		7.13	
Cargue y descargue en puertos internos y terminales	0.55	0.55	
Flete terrestre de Buga a Buenaventura		12,07	
Totales	21.65	19.75	1.90
Medellín			
Flete férreo hasta Arauca	17,9	17,9	
Flete férreo de Arauca a Buenaventura	23.00		
Flete férreo de Arauca a Buga		8.30	
Cargue y descargue en puertos internos y terminales	0,55	0,55	
Flete terrestre de Buga a Buenaventura		12,07	
Totales	41.45	38.82	2.63
Fredonia			
Flete férreo hasta Arauca	15.14	15.14	
Flete férreo de Arauca a Buenaventura	23.00		
Flete férreo de Arauca a Buga		8.30	

Detalle de gastos del transporte	Por vía férrea directa a Buenaventura	Por variante carretable Buga a Buenaventura	Diferencia a favor de la variante
Cargue y descargue en puertos internos y terminales	0,55	0.55	
Flete terrestre de Buga a Buenaventura		12,07	
Totales	38.59	36.06	2.63
Cartago			
Flete férreo de Cartago a Buenaventura	20.59		
Flete férreo de Cartago a Buga		5.09	
Cargue y descargue en puertos internos y terminales	0,55	0,55	
Flete terrestre de Buga a Buenaventura		12,07	
Totales	21.14	17.71	3.43
Caicedonia			
Flete férreo de Caicedonia a Buenaventura	20,05		
Flete férreo de Caicedonia a Buga		5,04	
Cargue y descargue en puertos internos y terminales	0,55	0,55	
Flete terrestre de Buga a Buenaventura (vía Madroñal)		12,07	
Totales	20,6	17,66	2,94
Sevilla (Uribe Uribe)			
Flete férreo de Uribe Uribe a Buenaventura	18,47		
Flete férreo de Uribe Uribe a Buga		2,26	
Cargue y descargue en puertos internos y terminales	0.55	0.55	
Flete terrestre de Buga a Buenaventura (vía Madroñal)		12,07	
Totales	19,02	14,88	4,14
Tuluá			
Flete férreo de Tuluá a Buenaventura	17,64		
Flete férreo de Tuluá a Buga		1,16	
Cargue y descargue en puertos internos y terminales	0,55	0,55	
Flete terrestre de Buga a Buenaventura (vía Madroñal)		12,07	
Totales	18,19	13,78	4,41

Detalle de gastos del transporte	Por vía férrea directa a Buenaventura	Por variante carretable Buga a Buenaventura	Diferencia a favor de la variante
Buga			
Flete férreo de Buga a Buenaventura	16,78		
Cargue y descargue en puertos internos y terminales	0,55		
Flete terrestre de Buga a Buenaventura (vía Madroñal)		12,07	
Totales	17,33	12,07	5,25
Palmira			
Flete férreo de Palmira a Buenaventura	15,25		
Flete férreo de Palmira a Buga		2,02	
Cargue y descargue en puertos internos y terminales	0,55	0,55	
Flete terrestre de Buga a Buenaventura		12,07	
Totales	15,8	14,64	1,28

Nota: cifras en pesos.

Fuente: Poveda. *Carrileras y locomotoras*. cit., pp. 371-373.

ANEXO E

COMERCIO INTERNACIONAL A TRAVÉS DE BUENAVENTURA

Años	Importaciones (miles de dólares)	% del total nacional	Exportaciones en miles de dólares	% del total nacional	Exportaciones de café (en miles de sacos)	% del total nacional
1895-98	926	6,5%	898	5,3%	20,40	4,3%
1905	993	8,4%	822	7,0%	25,10	4,9%
1910-14	2.505	12,2%	1.699	6,8%		
1918-19	2.674	6,3%	7.753	12,2%	209,70	14,8%
1922-24	6.821	12,1%	14.627	22,9%		
1925-29	22.720	17,5%	27.698	25,0%	753,70	30,8%
1930-34	9162	18,2%	19.748	23,3%	1.210,40	38,4%

Años	Importaciones (miles de dólares)	% del total nacional	Exportaciones en miles de dólares	% del total nacional	Exportaciones de café (en miles de sacos)	% del total nacional
1935-39	21.063	24,3%	25.397	27,2%	1.862,00	46,9%
1940-44	34.035	40,0%	43.114	38,5%	2.475,60	56,9%
1945-49	104.725	38,6%	122.758	46,8%	3.442,60	63,4%
1950-54	192.171	39,7%	286.786	55,5%	3.610,30	67,6%
1955-59	226.169	43,1%	235.000	63,3%	4.511,80	81,7%
1960-64	279.903	51,7%	289.311	61,4%	5.155,20	84,0%
1965-69	242.644	41,1%	279.486	51,3%	4.592,70	75,6%
1970-74	272.460	25,8%	455.232	46,6%	4.639,00	69,8%
1975-77	420.540	24,1%	896.520	47,6%	4.604,10	71,1%

Fuente: Ocampo. *El desarrollo económico de Cali en el siglo XX*. cit., p. 129.

ANEXO F

FERROCARRILES EN AMÉRICA LATINA, 1870-1995 (EN MILES DE KILÓMETROS)

País	1870	1900	1913	1929	1940	1950	1970	1995
Argentina	7,3	168	335	375	413	429	399	358
Brasil	7,5	153	246	320	343	367	318	304
México	3,5	136	205	232	230	233	245	266
Chile	7,3	44	81	85	86	85	83	64
Cuba	13,8	20	38	49	49	49	52	47
Perú	6,7	18	33	29	29	31	22	21
Uruguay	0,2	17	26	27	30	30	30	30
Bolivia	-	10	13	21	23	23	35	37
Venezuela	0,1	9	9	10	10	10	2	6
Guatemala	0,2	6,4	9,9	11,6	11,6	11,6	8,2	11
Colombia	0,3	6	11	26	33	35	34	21
Costa Rica	0,8	3,9	6,2	6,7	6,7	6,7	6,2	6
Paraguay	0,9	2,4	3,7	4,7	5	5	4,4	4
Nicaragua	-	2,3	3,2	3,3	3,7	4,3	4	2

País	1870	1900	1913	1929	1940	1950	1970	1995
República Dominicana	-	1,8	2,4	2,4	2,7	2,7	2,7	1
El Salvador	-	1,2	3,2	6	6,1	6,2	6,2	6
Honduras	0,6	1	2,4	14,6	12,6	13	10,3	10
Ecuador	0,4	0,9	5,9	10,3	10,6	11,2	9,9	10
Panamá	0,8	0,8	0,8	1,6	1,6	1,6	1,6	5
Haití	-	0,4	1,8	2,2	2,5	2,5	1,2	1

Fuente: Poveda. Ob. cit., p. 57.

TÍTULOS DE LA COLECCIÓN CAMINOS DE HIERRO

1. Ferrocarriles y tranvías en Antioquia
2. *The Panama Railroad Company*
o cómo Colombia perdió una nación
3. Trenes y puertos en Colombia:
el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)
4. Café y ferrocarriles en Colombia:
los trenes santandereanos (1869-1990)
5. De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico
y la conexión interoceánica (1872-2012)

Colegio de Estudios Superiores de Administración CESA
Este libro se terminó de imprimir en septiembre de 2012,
en Bogotá DC

Se compuso en caracteres Adobe Caslon Pro de 12 pts.
Y se imprimió sobre papel alternative book, de 60 gr.

Colección Los Caminos de Hierro 5

De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012) permite analizar la vía férrea en operación más antigua del país y la primera que se entendió como un proyecto de carácter nacional. Su construcción comenzó en medio de un proceso de cambio político importante que llevó a configurar al país en un modelo federal, al tiempo que se perfilaba un cambio en sus condiciones económicas. Esta línea no se limitó a la interconexión de los mercados locales con los internacionales, sino que representó complejos procesos de reordenamiento territorial y de realineamiento de los poderes regionales, lo cual, para el Gran Cauca, significó uno de los elementos centrales en el surgimiento de una subregión pujante y dinámica alrededor de un nuevo centro político y económico: el Valle del Cauca y Cali. Hoy esta ruta enfrenta difíciles retos para convertirse, a través de su rehabilitación, en una posibilidad competitiva de transporte frente a los nuevos desafíos de integración comercial con el resto del mundo.

Juan Santiago Correa R.

Economista y doctor en Sociología Jurídica e Instituciones Políticas de la Universidad Externado de Colombia; magíster en Historia de la Pontificia Universidad Javeriana; ha publicado múltiples artículos en revistas académicas y es autor de los libros *Minería y comercio: las raíces de la elite antioqueña (1775-1810)*; *Territorio y poder: dinámicas de poblamiento en el valle de Aburrá, siglo XVII*; *Prensa de oposición: el Radicalismo derrotado (1880-1902)*; *Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia*; *Moneda y nación: del federalismo al centralismo económico (1850-1922)*; *The Panama Railroad Company o cómo Colombia perdió una nación*; *Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)*; *Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos (1869-1990)*, y *Transporte y desarrollo urbano en Colombia: los tranvías de Bogotá y Medellín*. Actualmente se desempeña como Secretario General en el Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA.



Colegio de Estudios
Superiores de Administración

