

**Colección
Los Caminos
de Hierro 4**

Juan Santiago Correa R.



Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos (1869-1990)



**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.

Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos (1869-1990)

Juan Santiago Correa R.

338.17373 / C824c 2012

Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos (1869-1990) / Juan Santiago Correa Restrepo. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA–. Dirección de Comunicaciones y Marketing, 2012. 118p.

Colección: Caminos de Hierro.

Descriptores:

1. Café - Colombia - Aspectos económicos –1869-1990–. 2. Ferrocarriles - Historia - Aspectos económicos - Colombia. 3. Desarrollo económico –1869-1990– Colombia.

© 2012 Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA–

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

ISBN: 978-958-8722-23-8

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: Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos (1869-1990)

Código interno: 30002.

Bogotá, D.C., julio de 2012

Coordinación editorial:

Departamento de Comunicaciones y Marketing Cesa

Imagen de Portada: Haine St Pierre (1926) en la Estación Café Madrid.
Acuarela de Gustavo Arias de Greiff (1988).

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

Diseño de Portada: Jesús Chaparro

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 Carolina, Alejandro y Gabriel.

Contenido

AGRADECIMIENTOS	13
PREFACIO	15
INTRODUCCIÓN	17
Metodología	26
Capítulo primero.	
El ferrocarril de Cúcuta: ferrocarriles y café	29
1. Línea del Zulia o Norte: de Cúcuta a Puerto Villamizar	30
2. Línea sur: Cúcuta-El Diamante	44
3. Línea del Táchira o de la Frontera	50
4. El Tranvía de Cúcuta y la operación integral del sistema	53
Capítulo segundo.	
El ferrocarril de Puerto Wilches	59
1. Antecedentes: el camino de Paturia	60
2. Del ferrocarril de Puerto Wilches al ferrocarril Central del Norte. Sección primera	63
Conclusión.	
Del éxito al fracaso, las diferencias entre los proyectos santandereanos	92
BIBLIOGRAFÍA	95
ÍNDICE ONOMÁSTICO	101

ANEXOS 113

Anexo A.	Movimiento del ferrocarril de Puerto Wilches (1915-1945)	113
Anexo B.	Población colombiana en 1874 por Estado Soberano	114

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1	Estado Soberano de Santander	18
Mapa 2	División político administrativa en 1876	20
Mapa 3	Producción santandereana en el siglo XIX	24
Mapa 4.	Ferrocarriles de Norte de Santander	37
Mapa 5.	Ferrocarril de Puerto Wilches	91

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1	Ingresos del ferrocarril de Cúcuta (Línea Norte).	41
Gráfica 2	Resultados del ferrocarril de Puerto Wilches (1915-1945)	88
Gráfica 3	Movimiento de pasajeros y carga (toneladas) en el ferrocarril de Puerto Wilches (1915-1945)	90

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1	División administrativa de Santander (1868)	19
Cuadro 2	Exportaciones colombianas de sombreros de jipijapa	23
Cuadro 3	Estaciones del ferrocarril de Cúcuta (Línea Norte, 1932)	43
Cuadro 4	Estaciones del ferrocarril de Cúcuta (Línea Sur, 1932)	50
Cuadro 5	Movimiento del ferrocarril de la Frontera	52
Cuadro 6	Estaciones sector oriental (1932)	52
Cuadro 7	Movimiento de carga y pasajeros (1921-1940)	55

Cuadro 8	Movimiento de carga en toneladas en el Camino de Paturia (1867-1871)	62
----------	--	----

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1	Bono del ferrocarril de Santander	33
Imagen 2	Locomotora “Catatumbo” del ferrocarril de Cúcuta	42
Imagen 3	Locomotora “Bogotá” del ferrocarril de Cúcuta	46
Imagen 4	Tranvía de Cúcuta	54
Imagen 5	Locomotora “Santander”	70
Imagen 6	Locomotora “Bucaramanga”	76
Imagen 7	Estación Café Madrid	87

Agradecimientos

Debo expresar mi agradecimiento a todas las personas que me apoyaron durante este proceso, así como aquellas que realizaron críticas, comentarios y sugerencias a los productos previos que condujeron a la publicación de este libro. De manera muy especial a Carolina, Alejandro y Gabriel por ser mi apoyo y alegría en todo momento. En todo caso, la responsabilidad por los aciertos y desaciertos es sólo mía.

Prefacio

Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos (1877-1990) constituye el cuarto libro de la Colección Los Caminos de Hierro. En la primera parte de esta colección, compuesta por cinco libros, se analizan los ferrocarriles construidos y operados en Panamá, en el Bolívar Grande, en Antioquia, Santander y el Gran Cauca, los cuales comenzaron entre 1850 y 1880. Estas obras no sólo obedecieron a la necesidad de mejorar las condiciones de infraestructura del país para desarrollar el comercio exterior, sino que simbolizaron las esperanzas de que se convirtieran en los motores de la prosperidad y el progreso nacional.

Estos proyectos configuraron el inicio de la “fiebre ferrocarrilera en Colombia”, y tuvieron un origen común basado en un la implementación de un modelo político liberal que defendió un programa sustentado, entre otros elementos, en la mínima participación del Estado en los asuntos económicos y en la ampliación de las libertades individuales, lo que se expresó en su forma más amplia mediante la Constitución de 1863.

El caso de los ferrocarriles santandereanos presenta contrastes y paradojas interesantes. Por una parte, la línea de Cúcuta a Puerto Villamizar fue un modelo de eficiencia atípico en la construcción de los ferrocarriles del período que culminó en los tiempos previstos y con presupuestos asignados por ingenieros nacionales,

mientras que las líneas a la frontera y al sur, y el ferrocarril de Puerto Wilches, mostraron, en mayor o menor medida, los excesos y defectos de las concesiones ferroviarias de la época. En todo caso, es difícil encontrar en todas estas rutas una fórmula única para el fracaso o el éxito del proyecto ferroviario.

Lo que sí parece ser una constante es que tal vez uno de los principales defectos en la contratación consistió en que el gobierno asumió las emisiones de bonos de deuda para su financiación y garantizó los rendimientos del capital de la empresa, lo que abrió la puerta (segura para el concesionario) al negocio financiero especulativo y no al de la construcción, lo cual se hizo patente de manera clara en el ferrocarril de Puerto Wilches.

Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos (1877-1990) ofrece una perspectiva analítica diferente al presentar contrastes claros entre las virtudes y fragilidades del inicio del modelo ferroviario decimonónico en Colombia, en una región del país que sería además pionera tanto en el desarrollo de un modelo federal como en la discusión ferrocarrilera.

Juan Santiago Correa R.

Abril de 2012

Introducción

Tradicionalmente, la economía de la provincia santandereana se configuró desde la Colonia alrededor de las haciendas productoras agrarias: de cacao en los valles de San José de Cúcuta, Rosario y Salazar de las Palmas; algodóneras en el suroriente de la provincia (Girón y Rionegro), y, por supuesto, y muy importante, tabacalera en las provincias de Ocaña, Pamplona, Cúcuta, Soto y Guanentá.

Además, la provincia de Santander se identificó profundamente, entre 1857 y 1885, con el liberalismo librecambista, lo que dio origen a un poderoso núcleo de políticos regionales que lograron gran proyección nacional durante el Radicalismo¹.

Sin embargo, la configuración política de Santander a lo largo del siglo XIX no fue fácil puesto que las diferentes provincias mantuvieron una lucha continua por conseguir mayor autonomía política, fiscal y electoral. Estas tensiones llevaron incluso a trasladar varias veces su capital y a un permanente cambio de las provincias. Hacia el medio siglo Santander estuvo conformado por las provincias de Cúcuta, Lebrija, Guanentá, Socorro y Pamplona. En 1850 la provincia de Pamplona se dividió en tres: Pamplona,

1 Políticos como Manuel Murillo Toro, Aquileo Parra, Francisco Javier Zaldúa, Santos Gutiérrez, Francisco Soto, Vicente Azuero y Eustorgio Salgar, entre otros, jugaron durante este período un papel protagónico tanto en la política santandereana como a nivel nacional.

Santander y Soto; en 1853 se escindió García Rovira de la provincia de Cúcuta.

MAPA I ESTADO SOBERANO DE SANTANDER



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

En términos políticos, las provincias de Soto, Vélez, Socorro, Cúcuta y García Rovira estuvieron identificadas plenamente con la propuesta radical liberal, en tanto que las de Pamplona, Guanentá y el sur de la de García Rovira, con los conservadores. El 12 de abril de 1861 el Estado de Santander se convirtió en el Estado

Soberano de Santander y se trasladó por 25 años la capital de Bucaramanga a El Socorro. Sólo hasta el decreto del 7 de septiembre de 1886, la primera volvería a ser la capital, al tiempo que el país pasaba de una organización federal a una centralista con la Constitución promulgada ese año².

CUADRO I
DIVISIÓN ADMINISTRATIVA DE SANTANDER, 1868

Provincia	Capital
Soto	Bucaramanga
Socorro	El Socorro
Vélez	Vélez
García Rovira	La Concepción
Cúcuta	San José de Cúcuta
Pamplona	Pamplona
Ocaña	Ocaña
Guanentá	San Gil

Fuente: Sastoque y García. Ob. cit., pp. 198-201.

Para la segunda mitad del siglo XIX, la economía de Santander continuó siendo fundamentalmente rural, con pocos asentamientos urbanos que se configuraban más bien como centros de residencia de los propietarios rurales, y de algunos artesanos y comerciantes. En 1870 la mayor población se concentraba en El Socorro (16.048 habitantes), Vélez (11.267), Bucaramanga (11.255), San Gil (10.038), Girón (9.954), Piedecuesta (9.015), Barichara (8.855) y Pamplona (8.261). Entre estas poblaciones existió una permanente pugnacidad tratando de demostrar cuál de ellas tenía las mejores condiciones para ser la capital del Estado y concentrar así el poder político, económico, social y simbólico. Sólo hasta el advenimiento del cultivo del café, Bucaramanga pudo sobrepasar a Pamplona y El Socorro³.

² Ibid., p. 201.

³ Ibid.

MAPA 2

DIVISIÓN POLÍTICO ADMINISTRATIVA EN 1876



Fuente: Sastoque y García. Ob. cit., p. 200 (modificado por el autor).

En lo económico, el tabaco siguió siendo uno de los principales productos de exportación, aunque la participación santandereana debió afrontar la competencia de otras regiones como Ambalema. Para 1857, José María Samper calculaba que la producción de tabaco de la provincia era de cerca del 27% del total, lo que equivalía a la suma de la producción de café, algodón y textiles artesanales. El valor total de las exportaciones nacionales se estimaba en \$3'092.204 de los cuales Santander aportaba unos exiguos \$120.000 (además de unos \$480.000 en producción de tabaco

ordinario para consumo interno)⁴, distribuidos entre los valles de los ríos Lebrija y Suárez, con Girón como uno de sus principales centros de producción; entre tanto, Vélez, San Gil, Piedecuesta y El Socorro dependían de la combinación del cultivo del tabaco y el algodón, y de la industria artesanal⁵.

Incluso cuando ocurrió el gran colapso del mercado europeo del tabaco en 1878, en Bremen se recibía cerca del 89% de las exportaciones colombianas de este producto, pero estas representaban apenas el 13,7% del total de las importaciones realizadas a través de esa ciudad. Esto evidencia la fuerte relación de dependencia que existía, unida a la enorme desventaja, representada por la débil presencia en los mercados extranjeros de un producto que frecuentemente era considerado de baja calidad puesto que se enviaba con ramas y semillas para aumentar fraudulentamente su peso⁶.

El cultivo del café desplazó la producción cacaotera que se exportaba por Maracaibo o se vendía en el centro del país, aunque no logró hacer lo mismo, por lo menos no completamente, con la producción algodónera. Hacia el medio siglo, la Comisión Corográfica reportó exportaciones de alrededor de 50.000 cargas anuales a través del puerto de Los Cachos hacia Maracaibo, provenientes de los cantones de Cúcuta, Rosario y Salazar, y una expansión del cultivo en Ocaña, Girón, Piedecuesta y Rionegro. El café que no se exportaba se comercializaba en Mompox con destino principalmente hacia Santa Marta o Cartagena⁷. Para mediados de la década de 1860, Salvador Camacho Roldán sostenía que el café cultivado en la zona nororiental de Santander había cambiado positivamente a San José de Cúcuta, convirtiéndola en el “primer centro de comercio del Norte de la República”. Esto permitió que su población fuera tildada de “laboriosa, acomodada y progresista”⁸.

4 Church Johnson, David. *Santander siglo XIX: cambios socioeconómicos*, Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1984, p. 128 y 137.

5 Sastoque y García. Ob. cit., p. 202.

6 Church. Ob. cit., p. 129.

7 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, pp. 64-65.

8 Camacho Roldán, Salvador. *Escritos sobre economía y política*, Jesús Antonio

La producción cafetera comenzó a crecer desde comienzos del siglo XIX con la exportación, desde Cúcuta, de unos 100 sacos de 60 kilos y tuvo su pico entre finales de la década de 1880 y mediados de la de 1900, para estancarse definitivamente en 1913. Los problemas estructurales que enfrentaba el cultivo del café eran a la vez de carácter político y económico: en primer lugar, las guerras civiles, en particular la Guerra de los Mil Días, afectaron gravemente la región e introdujeron altos niveles de incertidumbre y volatilidad, tanto para cultivadores como para comerciantes, presentándose frecuentes cierres en la frontera; en segundo lugar, la falta de uniformidad monetaria hizo que se negociara en monedas de plata de ley 0,835 acuñadas en cada región, las cuales se aceptaban o no según conviniera, y nunca se aceptó completamente el papel moneda como medio de pago, lo que interrumpía los circuitos comerciales y aumentaba los costos de transacción⁹.

Para 1874, la exportación desde los santandereanos era de cerca del 90% del total de la producción (unos 100.000 sacos), pero para 1888 había caído al 55%, debido, entre otras razones, a los altos costos que implicaba el tránsito de las cargas por Venezuela hacia el comercio internacional, y a la presión que desde ese país ejercían los cafeteros para proteger su propia producción¹⁰. No obstante, el auge en la exportación cafetera de mediados de la década de 1870 permitió, como se verá más adelante, perfeccionar las primeras iniciativas para mejorar las comunicaciones con Venezuela, considerada una zona de tránsito más eficiente que la difícil ruta por el río Magdalena¹¹.

Hacia finales del siglo XIX el tipo de explotación agrícola llevada a cabo había provocado el agotamiento de suelos fértiles en

Bejarano (ed.), Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1976 (1871-2), p. 85.

9 Palacios. Ob. cit., p. 72.

10 Bergquist, Charles. *Café y conflicto en Colombia (1886-1910): la guerra de los Mil Días, sus antecedentes y consecuencias*, Bogotá: El Áncora y Banco de la República, 1999, p. 55.

11 La población el Estado Soberano de Santander en 1874 era de aproximadamente 496.00 personas, el segundo más poblado de la Unión –después del Cauca– representando poco más del 17% del total de la población (ver Anexo B).

la región, lo que sumado a los altos costos de transporte, a la caída de los precios internacionales del café en el último lustro del siglo, a la Guerra de los Mil Días y a que el mercado consideraba al café santandereano como de inferior calidad comparado con el “Manizales”, el “Medellín” o el “Bogotá”, provocó una crisis profunda en la región con el abandono de importantes zonas de cultivo, aunque aún así conservaba cerca del 60% de la cosecha nacional¹².

Durante un breve período de mediados del siglo XIX (entre 1866 y 1870), los sombreros de jipijapa tuvieron alguna importancia en las exportaciones santandereanas, sin embargo, rápidamente fueron desplazados por sombreros de mejor calidad provenientes de Suaza en el Tolima y terminaron relegados a un consumo interno de precios bajos con una caída de \$8 por docena en 1867 a \$1,80 en 1873.

CUADRO 2
EXPORTACIONES COLOMBIANAS DE SOMBREROS DE JIPIJAPA

Años	Pesos
1864-65	455.362
1866-67	137.519
1867-68	258.730
1868-69	304.240
1869-70	351.538
1870-71	519.424
1871-72	296.375
1872-73	260.943
1873-74	142.148
1874-75	188.013
1875-76	180.830
1876-77	129.626
1877-78	149.439
1879-80	56.616

Fuente: Church. Ob. cit., p. 276

12 Palacios. Ob. cit., p. 73.

Así mismo, la quina tuvo un breve período de auge en la década de 1850, y fue explotada, como en el resto del país, mediante la extracción silvestre de la corteza de los árboles que se encontraban en los terrenos baldíos cercanos a Bucaramanga, El Socorro, Zapatoca y en las selvas del Carare. El comercio quinero tuvo un impacto importante en Bucaramanga y Zapatoca¹³.

MAPA 3
PRODUCCIÓN SANTANDEREANA EN EL SIGLO XIX



Fuente: Sastoque y García. Ob. cit., p. 204 (modificado por el autor).

13 Sastoque y García. Ob. cit., p. 202.

Como otras regiones del país, Santander enfrentó dificultades geográficas, fiscales, económicas, etc., para el desarrollo de una red de infraestructura que permitiera dinamizar los mercados internos y posibilitar una salida de sus productos a precios más bajos a los mercados internacionales.

El departamento de Santander cuenta con un importante número de ríos como el Sogamoso, el Suárez, el Opón y el Chicamocha, entre otros, con fuertes flujos hídricos estacionales, profundos cañones y altas pendientes, lo que impide que sean navegables en toda su extensión.

La parte occidental del departamento hace parte del valle natural que recorre el Magdalena Medio y cuenta en general con un territorio relativamente plano en el que predomina la vegetación de tipo selvático. Por el contrario, la región oriental del departamento, recorrida por la imponente cordillera Oriental, presenta dificultades geográficas mayores, con páramos de alturas superiores a los 3.000 msnm y profundos cañones que se constituyen en una de las características típicas de la región.

Entre los páramos más altos de la región se destacan, entre otros, el Alto de La Colorada con 4.441 msnm, el de La Rusia con 4.320 msnm, el de Cachirí con 4.220 msnm, y el nudo de Santurbán con su páramo de 3.700 msnm (en el actual departamento de Norte de Santander) que se convierte en la serranía de los Motilones. En esta última región se encuentran tres grandes ríos: el Pamplonita, el Zulia y el Catatumbo.

Debido principalmente a su accidentada geografía el desarrollo de los caminos se vio muchas veces dificultado, y aunque la iniciativa privada estuvo presente en varios proyectos, la mayoría de ellos eran de difícil mantenimiento, de escasa capacidad o de utilidad limitada, por tal razón, cuando la fiebre ferrocarrilera llegó al país, Santander vio la oportunidad de solucionar estas dificultades de manera definitiva y se convirtió en pionero en la construcción de líneas férreas.

METODOLOGÍA

El desarrollo de esta investigación se fundamentó, en primera instancia, en un recorrido por las fuentes primarias, que incluyen la prensa regional y nacional, y las publicaciones de la época (artículos de prensa, folletos, libelos, etc.). 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 apelaban a una forma de legitimidad expresada en la “opinión pública” en la cual es posible identificar las instancias de juicio o de justificación en uno u otro sentido alrededor de la construcción de los ferrocarriles estudiados.

Así mismo, las fuentes de archivo en el Archivo General de la Nación, a partir del Fondo del Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales, permitieron hacer una aproximación más detallada a la construcción, los movimientos y la operación del ferrocarril de Puerto Wilches. También se consultó el Archivo Aquileo Parra, el cual se encuentra en el archivo particular de Juan Camilo Rodríguez, donde fue posible acceder a documentos relativos a varios proyectos ferroviarios que estaban en operación o en construcción durante su presidencia (1876-1878). Desafortunadamente, los archivos del ferrocarril de Cúcuta están siendo sometidos en este momento a un proceso de organización y catalogación, razón por la cual no se pudo acceder a ellos en la Academia de Historia de Norte de Santander.

Por último, se realizó una relectura del principal cuerpo de historiografía sobre los ferrocarriles en Colombia, pues es a partir de un análisis cuidadoso del mismo, y del estudio de los diferentes enfoques teóricos, que se pueden encontrar elementos nuevos de discusión e investigación que acompañen y complementen lo hallado en la consulta de fuentes primarias documentales y de archivo.

Para el desarrollo de este trabajo se ha dividido el texto en tres partes: en el capítulo primero se discutirá cómo los ferrocarriles de Cúcuta (con sus dos ramales) y de la Frontera se constituyeron en importantes proyectos regionales con características diferentes

a otras líneas de la misma época; se trató de obras realizadas en su mayoría sin fondos estatales; al menos el ferrocarril de Cúcuta a Puerto Villamizar cumplió en buena parte sus plazos de construcción, y fue realizado por ingenieros colombianos con capital local. Aunque el proyecto era más ambicioso, y quedaron secciones proyectadas sin construir, fue, en términos generales, una empresa rentable y de bajo costo de operación, a pesar de los duros golpes que debió enfrentar la región con las guerras civiles de 1885, 1895 y 1899.

En el capítulo segundo se analizará por qué la salida al Magdalena tuvo un desarrollo bien diferente. El proyectado ferrocarril de Bucaramanga a Puerto Wilches, aunque impulsado de manera temprana en 1869, vivió un accidentado proceso de contrataciones, fracasos, demandas, estafas a la Nación, etc., que impidieron su avance durante el siglo XIX, por lo que tardó poco más de 70 años en ver terminados sus 127 kilómetros en 1942. Esta línea fue considerada de vital importancia para el desarrollo regional, sin embargo, el camino que trasegó evidencia de manera clara los peores excesos del sistema de contratación ferroviaria durante todo el siglo XIX y principios del XX, así como los efectos del pago en 1923 de la indemnización de USD\$ 25 millones pagados por los Estados Unidos su actuación en la separación de Panamá en 1923 y la eventual competencia de las carreteras sobre los ferrocarriles. En la última sección de este capítulo se examinarán estos aspectos y las características operativas de la ruta¹⁴.

En la última parte, a manera de consideraciones finales, se indagará acerca de las diferencias entre los dos proyectos ferroviarios en términos de política pública y cuáles fueron las condiciones de éxito o fracaso de uno y otro.

14 Aunque las rutas férreas en Santander incluían una parte de lo que más tarde configuraría el ferrocarril Central del Norte –sección segunda–, por tratarse de una ruta que buscaba principalmente la conexión de Bogotá con el Magdalena en un período posterior al considerado en este trabajo, no será tenida en cuenta.

Capítulo primero.

El ferrocarril de Cúcuta: ferrocarriles y café

Cúcuta se configuró desde la Colonia como una importante intersección de caminos entre Santafé, Caracas y, por supuesto, Maracaibo y la salida al Caribe. Tradicionalmente los ríos Zulia y Catatumbo permitieron integrar este importante eje de comercio, pero la independencia y la posterior separación de Venezuela de la Gran Colombia dificultaron el flujo de mercancías en este eje tradicional.

La pujanza de esta ciudad fronteriza se vio duramente afectada por el terrible terremoto del 18 de mayo de 1875¹⁵, el cual destruyó casi todas las edificaciones y cobró la vida del 20% de sus 5.000 habitantes¹⁶, y por la crisis tabacalera desatada en los años siguientes. Al momento del terremoto la ciudad contaba con un comercio pujante, tenía establecida una compañía de seguros marítimos, una

15 De acuerdo con Caicedo, la mayor parte de los archivos del Concejo Municipal de Cúcuta fueron destruidos en este terremoto, lo que indudablemente dificulta la reconstrucción de sus actuaciones durante el inicio de la vida republicana (cfr. Caicedo, Julián. *Vida, pasión y muerte del ferrocarril de Cúcuta*. Cúcuta: Cámara de Comercio de Cúcuta, 1983).

16 Avisos de prensa de la época estimaban que la población afectada podía estar alrededor de las 10.000 personas.

caja de ahorros, un “teatro elegante”, una plaza de mercado techada, considerada como una de las mejores del país, varios edificios privados y públicos de bodegas y almacenes de buen tamaño, y 11 escuelas que atendía 845 alumnos. La gran mayoría de estas edificaciones quedaron reducidas a escombros por este evento¹⁷.

Debido a la magnitud de la catástrofe, el 1.º de octubre se tomó la decisión, por parte del Estado Soberano de Santander, de mejorar las comunicaciones con Venezuela con la construcción de un camino entre Cúcuta y San Buenaventura (hoy Puerto Villamizar). Entre los grandes promotores del proyecto se encontraban Domingo Guzmán, Felipe Arocha, Foción Soto, Julio Pérez, Domingo Díaz, Aristides García Herreros, Luis Antonio Gandica y Elbano Mazzei, entre otros importantes comerciantes locales de la zona, quienes consideraron que el dinamismo del Puerto de Maracaibo les ofrecía mayores oportunidades y facilidades que mirar hacia el Magdalena, por sus enormes dificultades topográficas o técnicas¹⁸.

La utilización del camino exigía el cumplimiento de un peso máximo de cinco toneladas para cualquier tipo de vehículo que circulara por él. En caso de exceder este peso, los usuarios debían solicitar autorización expresa y reforzar de forma provisional los puentes que lo requirieran. El camino de 18 kilómetros se entregó mediante una concesión de 99 años, pero rápidamente fue insuficiente para la carga que transitaba por el mismo y, desde muy temprano, se hizo sentir la necesidad de una mejora de algún tipo en este eje de comunicación¹⁹.

1. LÍNEA DEL ZULIA O NORTE: DE CÚCUTA A PUERTO VILLAMIZAR

La discusión sobre un camino férreo que conectara a Cúcuta con el puerto de San Buenaventura o Puerto Villamizar se dio desde

17 Secretaría de lo Interior i R. Exteriores. “Terremoto de Cúcuta: circular No. 443 al Cuerpo Diplomático i Consular de Colombia en el exterior”, *Diario Oficial*, 3 de julio de 1875, pp. 3002-3003.

18 Caicedo. Ob. cit., p. 9.

19 *Ibíd.*, p. 10, y Arias de Greiff, Gustavo. *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006, p. 16.

comienzos de la década de 1870 cuando la compañía dueña de la concesión del camino que llevaba a este puerto propuso al gobierno nacional que, dadas las condiciones del contrato, estaban facultados para emprender la construcción de una vía férrea entre los puntos mencionados. A cambio la compañía pedía un empréstito hasta de \$500.000 para acometer la obra, con un interés no mayor al 7%, pagaderos a razón de \$20.000 anuales a partir del momento en que se diera al servicio, dando como garantía los ingresos del peaje del camino (que había producido en 1872 ingresos por \$65.498,05), y se comprometía a que una vez el ferrocarril llegara a San Buenaventura, comenzaría la construcción de la ruta hacia el Magdalena²⁰.

El Secretario de Hacienda y Fomento, Aquileo Parra, recibió con prudencia la propuesta y le informó a la compañía que el gobierno estaba autorizado para fomentar la construcción de un camino de herradura con trazado carretero entre Cúcuta y el Magdalena, pasando por Ocaña, y para dar una garantía del 7% de utilidad anual en favor de un ferrocarril entre Cúcuta y la ciénaga de Paturia, o sobre la orilla derecha del río Magdalena hasta terminar en alguna población del centro de la provincia de Soto, pero que aún no contaba con autorización para hacer lo propio con un ferrocarril que terminara sobre el río Zulía. Para subsanar esto propuso incluir la propuesta en el negocio que se adelantaba en Europa a fin de conseguir el capital necesario para emprender la construcción del ferrocarril del Norte, y tratar de adelantar allí los contactos para atraer a los capitalistas interesados en el proyecto; teniendo en cuenta que el empréstito debía ser de al menos \$600.000 nominales, una vez se hiciera efectivo el descuento que los papeles nacionales tenían, habría un desembolso de \$500.000; también advirtió que, finalmente, todo el proceso contractual estaría sujeto a la aprobación en el Congreso²¹.

Sin embargo, sólo hasta el terremoto de 1875, el Estado Soberano de Santander, como parte del programa de reconstrucción de

20 Arocha, Felipe. "Proyecto de un ferrocarril entre Cúcuta y Puerto Villamizar", *Diario Oficial*, 6 de septiembre de 1873, p. 845.

21 Parra, Aquileo. "Proyecto de un ferrocarril entre Cúcuta y Puerto Villamizar", *Diario Oficial*, 6 de septiembre de 1873, p. 845.

la ciudad, aprobó el otorgamiento de una concesión para construir y explotar un ferrocarril de 55 kilómetros, el cual fue propuesto por Domingo Guzmán y estudiado por una comisión compuesta por Aristides García Herreros y Domingo Díaz. El informe fue aprobado para presentarlo al Estado Soberano en sesión del 16 de marzo de 1876²².

Los promotores de la línea fueron Domingo Guzmán, Felipe Arocha, Luis Antonio Gandica, Foción Soto, Rudesindo Soto, Julio Pérez, Aristides García Herreros, Joaquín Estrada, Andrés Berti, Juan Aranguren, Ildefonso Urquinoa y Elbano Mazzei, todos comerciantes y empresarios importantes de la ciudad, y algunos de ellos socios fundadores del Club del Comercio de San José de Cúcuta. La concesión, negociada por Marco A. Estrada en nombre de la empresa, le fue otorgada a la misma compañía del camino de San Buenaventura²³ y los estudios iniciales los llevó a cabo el ingeniero Juan Nepomuceno González²⁴ mediante un contrato firmado el 25 de abril de 1877.

Como otras concesiones, esta se pactó con carácter de exclusividad en las siguientes condiciones: sería explotada por un término de 80 años; tendría exención de derechos de importación; se otorgarían a la compañía 100.000 hectáreas, las cuales incluyeron las 14.000 recibidas por la Empresa del camino de San Buenaventura²⁵; se adelantaría la construcción de bodegas y de las instalaciones necesarias en Puerto Villamizar para poder manejar la carga entre el río y el ferrocarril; podrían darse al servicio secciones construidas no menores a 18 kilómetros; una vez aprobado el contrato por la Asamblea del Estado de Santander, la empresa tendría 18 meses para entregar los trabajos hasta el kilómetro 18,

22 Pérez, Gustavo. *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. Colombia: Ediciones Cisnecolor, 2007, p. 375, y Caicedo. Ob. cit., p. 11.

23 Pérez. Ob. cit., p. 375.

24 González era un ingeniero civil zipaquireño que estudió en el Colegio Militar de Ingeniería en Bogotá y en la École Centrale d'Arts et Métiers de Paris (Poveda, Gabriel. *Carrileras y locomotoras*. Medellín: Fondo Editorial Universidad Eafit, 2010, p. 181).

25 Poveda sostiene que eran 64.000 hectáreas en total, incluidas las 14.000 entregadas para el camino (Ibíd., p. 180).

y 12 meses respectivamente para los siguientes tramos de la misma longitud; se garantizaba la exclusividad del trayecto río Zulia a Cúcuta por tren; una vez culminado el tiempo de la concesión, esta retornaría sin costo al Estado de Santander; y como era habitual, tendría exenciones para pasajeros y carga oficial, y para los correos²⁶.

Sin embargo, a diferencia de lo que ocurrió en otras concesiones, no se otorgaron subsidios para los accionistas, quienes invirtieron, proveniente de recursos propios o gestionados por ellos, el capital necesario para efectuar la obra. El capital inicial fue de \$1'800.000 oro, el cual se obtuvo en parte mediante un crédito de £120.000 (\$600.000) tramitado por el Ingeniero Director Juan N. González²⁷ con la empresa *Minlos Brewery & Co.*, el cual, a diferencia de otros empréstitos, se acordó sin aval del gobierno y con condiciones más favorables, pues se logró un interés del 6% y un descuento del 15%²⁸.

IMAGEN I BONO DEL FERROCARRIL DE SANTANDER



Fuente: Archivo Personal de Juan Camilo Rodríguez (APJCR), *Bono de 5 pesos del ferrocarril de Santander*.

26 Ibid.

27 Muchos de los constructores del ferrocarril, como Juan Nepomuceno González, Fabio González, Emilio Gaitán y Julio Méndez, eran también socios del Club del Comercio e, incluso, las sesiones de la Junta Directiva se realizaban de manera informal en la sede del Club (García, Antonio. *Club del Comercio San José de Cúcuta (1880-1930)*. Bogotá: Impresa Ltda., 1980, p. 52).

28 Pérez. Ob. cit., p. 375, y Caicedo. Ob. cit., p. 12.

Con estos recursos se construyeron 54,72 kilómetros, con un costo total de \$2'222.527, es decir, a razón de \$40.594 por kilómetro construido. Para atender los compromisos de la construcción, el capital de la compañía se elevó a \$4'500.000, de los cuales el Concejo Municipal de Cúcuta adquirió el 30% del capital (en 15.000 acciones). Así mismo, esta nueva emisión de acciones atrajo la atención del ingeniero Francisco J. Cisneros, quien compró 1.200 acciones, 24% del capital, en reemplazo de la compañía inglesa *River Plate Trust, Loan and Agency Co.*, que había mostrado un interés inicial pero decidió retirarse del proyecto y vender sus acciones; la empresa *Librada Jáuregui* y Rudesindo Soto con 1.070 acciones.

El resto del capital fue comprado por influyentes comerciantes e industriales locales pertenecientes al radicalismo liberal en la siguiente distribución: Francisco Berti, 300 acciones; los hermanos Gandica, 260 acciones; la viuda de José María Belloso, 120 acciones; Virginia Wolf, acciones 100²⁹; el resto fue adquirido por pequeños accionistas de origen tanto venezolano como colombiano³⁰.

Esta distribución del capital configuró una estructura de propiedad sustancialmente diferente a la de la mayoría de proyectos en la misma época, pues contó simultáneamente con inversión del gobierno local, inversión extranjera y una proporción importante (cerca del 46% si se descuentan los pequeños accionistas venezolanos) del capital en manos de empresarios locales. Esto hizo que el proyecto tuviera un comportamiento más expedito, en la medida en que más sectores sociales se involucraron en el mismo, lo que generó un mayor grado de apropiación y aprecio popular en la zona por esta ruta.

Durante la construcción se utilizaron reclusos como mano de obra, aunque algunos influyentes liberales como Nicolás Esguerra

29 Ídem.

30 La empresa privada hizo presencia con frecuencia en importantes obras de interés público en el siglo XIX santandereano. No sólo construyó el ferrocarril de Cúcuta, sino que su influencia se puede apreciar en los puentes sobre los ríos Suárez y Sogamoso y en la electrificación de Bucaramanga, entre otros proyectos (*El Liberal*. “¡Menos gobierno en Santander!”, 5 de junio de 1897).

abogaron por una mayor proporción de trabajadores libres para llevar a término la obra³¹.

Cisneros, quien estaba involucrado en otros importantes proyectos de transporte, delegó a Dámaso Zapata como su representante ante la Junta Directiva; como presidente fue nombrado José Agustín Berti y el primer gerente encargado de la construcción fue Enrique Morales. Los trabajos fueron realizados por algunos ingenieros colombianos, como Rafael Torres Mariño (quien estuvo intensamente involucrado en la construcción de ferrocarriles en Colombia) y la mayoría de los funcionarios o accionistas involucrados en el proyecto, quienes en su mayoría pertenecía a la facción radical del liberalismo, eran políticos liberales. La primera locomotora dedicada a las labores de construcción del tramo recorrió los kilómetros iniciales el 27 de noviembre de 1878 y, a los pocos años, en 1881, la empresa tenía ya cuatro bodegas con capacidad para unas 20.000 cargas de café³².

Para esta época, como lo describe el padre Ramón García, cura de Bochalema, en una carta de 1880 a su amigo cucuteño Laureano Manrique, la ciudad se había recuperado en parte del terremoto y contaba con cerca de 12.000 habitantes divididos en nueve barrios (La Vega, El Caimán, El Páramo, El Callejón, La Playa, Curazao, Carora y Los Balcones). La ciudad contaba con un pequeño teatro particular, cuatro boticas “de un tono verdaderamente francés”, las casas comerciales de *Bonet y Compañía*, *Estrada e Hijos*, *Díaz y Cía.*, *Riedel y Cabrera & Ferrero*, el edificio de la Aduana construido en “hierro grande y de bella apariencia”, el hospital de caridad, templos y hermandades de carácter religioso y laico, entre otros elementos que mostraban una ciudad en franca recuperación³³.

31 APJCR, Archivo Aquileo Parra. *Carta de Nicolás Esguerra a Aquileo Parra*, 12 de abril de 1876.

32 Martínez, Rito Antonio. “El ferrocarril de Cúcuta al río Zulia”. En Luis Febres Cordero. *El Terremoto de Cúcuta 1875-1925. Escritos referentes a esta catástrofe, con algunos datos sobre la fisonomía de la población antigua y de la ciudad moderna*, Bogotá: Minerva, 1926, p. 238; Pérez. Ob. cit., p. 376, y Caicedo. Ob. cit., p. 13.

33 García. Ob. cit., p. 34-35.

La construcción de la línea férrea se apoyó en las facilidades que ofrecían los ríos Catatumbo y Zulia para el transporte de los materiales, lo que permitió iniciar los trabajos en Puerto Villamizar sobre este último río, desde donde se avanzó 18 kilómetros hasta la Jarra en 1880. En ese año el presidente del Estado Soberano, Solón Wilches, concedió una prórroga que permitió extender los rieles hasta Aguablanca en 1883, año en el cual las inversiones ascendieron a \$90.682,78 y se pagaron \$20.038,56 por intereses. Cinco años más tarde, con una extensión total de 54.750 metros, se inauguró la línea desde Puerto Villamizar hasta Cúcuta con la llegada de la locomotora *La Cúcuta* el 6 de febrero de 1887³⁴.

Durante la construcción, la compañía enfrentó una difícil situación ocasionada por las medidas monetarias adoptadas por la Regeneración, cuyas disposiciones legales determinaron finalmente el uso forzoso de los billetes expedidos por el Banco Nacional, los cuales, a pesar de la normatividad legal, no eran recibidos por los obreros de la compañía. La empresa trató infructuosamente de apelar esta decisión alegando que los derechos de peaje, de acuerdo con la concesión otorgada, estaban tasados en monedas de oro o plata de ley 0.900. Sin embargo, la regulación nacional se imponía sobre la local y el alegato no prosperó. Para tratar de solventar esta situación, la empresa creó la Caja de Ahorros con lo cual se logró una nueva capitalización³⁵.

En todo caso, la difícil situación comercial de la región entre 1880 y 1881 llevó a que en junio de este último año la Junta Directiva sugiriera la reducción del salario de los trabajadores del ferrocarril a 8 reales diarios, lo cual fue aceptado por la mayoría de los obreros para evitar la parálisis del proyecto. Sin embargo, el empeoramiento de la economía local obligó a la Junta Directiva, en 1882, a ordenar una nueva reducción a 7 reales diarios para los obreros, y en la misma proporción, a los empleados sin contrato³⁶.

34 Pérez. Ob. cit., p. 376, y Caicedo. Ob. cit., pp. 16-17.

35 Caicedo. Ob. cit., p. 13 y Correa, Juan Santiago. "Del Radicalismo a la Regeneración. La cuestión monetaria (1880-1903)", *Revista de Economía Institucional* 11, n.º 21, 2009.

36 Caicedo. Ob. cit., p. 14.

MAPA 4 FERROCARRILES DE NORTE DE SANTANDER



Fuente: Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*, cit., p. 17 (modificado por el autor).

Con el estallido de la guerra de 1885 la construcción del ferrocarril debió enfrentar una grave situación, pues el gobierno de la Regeneración consideró que una línea férrea y un camino concesionados en manos de los enemigos del gobierno presentaba dos problemas fundamentales: la posible entrada de armas por la frontera y una retaguardia estratégica para las tropas liberales. Por tal razón se tomó el control de la línea a mediados de ese año y se expropiaron las 1.500 acciones pertenecientes a la ciudad de Cúcuta³⁷.

Tras la pírrica victoria de los liberales radicales en La Humareda, comenzó una intensa campaña del gobierno en contra del ferrocarril, pues consideraba que al estar en manos de la oposición podía convertirse en un foco revolucionario por las condiciones de la paz lograda con el radicalismo. El principal argumento que esgrimía el gobierno, a través de los periódicos capitalinos, consistía en que la empresa contaba con mil hombres entrenados militarmente y que este número podía ser fácilmente doblado. Además, se tenía contratado un crédito por \$750.000 que podía ser utilizado para financiar una nueva rebelión con apoyo en ambos lados de la frontera³⁸.

La empresa utilizó para su defensa al abogado Felipe Silva, quien demandó al periódico *El Recopilador* por calumnia. En el proceso el general Leonardo Canal atacó violentamente al ferrocarril en su declaración juramentada de abril de 1887, y sostuvo que la empresa prestaba un apoyo incondicional a los líderes revolucionarios liberales Foción Soto, Vargas Vila y Cuartas, que para el momento se encontraban en Venezuela³⁹.

Uno de los más afectados por esta situación fue Francisco J. Cisneros, quien poseía el segundo paquete accionario pues quedó vinculado a la controversia. Probablemente esta fue una de las razones por las cuales el gobierno de Carlos Holguín, en cabeza

37 Pérez. Ob. cit., p. 378, y Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*, cit., p. 16.

38 Pérez. Ob. cit., p. 379.

39 Ibíd.

del ahora ministro Leonardo Canal, decidiera cancelar el contrato que habían firmado para concluir el ferrocarril de Girardot.

Para 1890, la ruta tenía una extensión total de 54,9 kilómetros desde el río Zulia hasta Cúcuta, con una trocha de un metro, suaves pendientes que no excedían el 0,025%, y con radios máximos de curva que no pasaron de los 100 metros⁴⁰. Durante todo este periodo se mantuvo una amenaza de expropiación permanente de la compañía y se intervino directamente en el nombramiento de directivos bajo el pretexto que Cisneros ejercía una presión indebida sobre los demás accionistas. Al final de este conflicto, el gobierno devolvió las acciones incautadas y se pagó una indemnización siempre que la empresa se comprometiera a no oponerse a las autoridades del gobierno. No obstante, como ocurrió en 1885, durante la guerra de 1895 el gobierno tomó nuevamente en arrendamiento forzoso el ferrocarril con un pago de \$100.000⁴¹.

Además de la situación política, la insalubridad de las condiciones locales generó dificultades en la construcción y, a pesar de los hospitales móviles que se adecuaron, la malaria y otras enfermedades tropicales ocasionaron la muerte de muchos trabajadores entre ellos el ingeniero Manuel Serrano. La velocidad de construcción tampoco fue la apropiada, pues se adecuaron en promedio apenas cinco kilómetros anuales de vía. El servicio inicial contó con cinco locomotoras *Porter Bell* de Pittsburg, siete carros de pasajeros y 63 vagones de carga; la trocha fue de un metro entre rieles. Desafortunadamente, debido al problema que representaba el suministro de otros combustibles como el carbón, las locomotoras tuvieron que funcionar con combustible de leña, consumiendo un metro cúbico por cada 27,5 kilómetros de recorrido, lo que generó un fuerte impacto ambiental en la zona⁴².

Al igual que las guerras civiles de 1885 y 1895, la Guerra de los Mil Días tuvo un impacto directo sobre la operación del ferrocarril, hasta el punto que el 25 de octubre de 1899 Luis Morales

40 AGN, Sección República, Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. *Informe*. 1890, Tomo 430, f. 26v.

41 Pérez. Ob. cit., p. 379.

42 Ibíd., p. 376, y Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*, cit., p. 16.

Berti, Jefe Militar de la Provincia de Cúcuta, mediante la nota oficial No. 897, ordenó al jefe del escuadrón Bolívar que tomara posesión del ferrocarril y de sus operaciones. Paradójicamente, al mismo tiempo el liberal Benjamín Herrera, comandante general del Ejército del Norte, ordenaba a la Compañía la suspensión total del tráfico por el ferrocarril de la Frontera luego de haber recibido \$5.682,17 del gerente para apoyar las tropas liberales el 3 de noviembre de 1899 y haber decomisado la mercancía que estaba en las bodegas de Puerto Villamizar para uso de los ejércitos liberales⁴³.

Además, debido a la suspensión del tráfico por el río Zulía, ocasionada por la guerra y por el cierre que el gobierno venezolano había hecho del puerto de Encontrados para la navegación en los ríos Zulía y Catatumbo, la compañía tuvo que reducir la frecuencia de los trenes, por lo que quedó tan sólo uno diario a Puerto Villamizar y dos a la frontera; esta medida se acompañó de la reducción en el sueldo de los trabajadores del ferrocarril. Los dueños de la empresa se encontraban así en el peor escenario posible: intervenidos directamente por tropas oficialistas y rebeldes, y afectados por el cierre del comercio con Venezuela en la frontera⁴⁴.

Como consecuencia de lo anterior, en 1901 José Agustín Berti, presidente del ferrocarril, informó a los accionistas de los primeros retrasos en los pagos a la *River Plate Trust, Loan and Agency Co.* y a la *Isaac & Samuel* de Londres; así mismo, el inspector del ferrocarril, Elías Castillo, informó a la Asamblea de Accionistas que el estado general de las carrileras entre Cúcuta y Puerto Villamizar se había deteriorado por la falta de mantenimiento durante el conflicto, situación que se repetía con el enrielado del tranvía y con dificultades serias de mantenimiento en la ruta a la Frontera

43 Berti, José Agustín. *Ferrocarril de Cúcuta: informe del presidente a los accionistas*. Cúcuta: Tipografía de M. Lascano e Hijo, 1901, pp. 21-33. Este tipo de pagos, todos alrededor de los \$5.000 plata en moneda de 0,835, se realizaron con frecuencia durante 1899 y 1900, tanto al general Benjamín Herrera como al general Gabriel Vargas Santos, como se puede constatar en las actas de las juntas directivas de estos años

44 *Ibíd.*, pp. 1-20.

en los puentes Boconó, Los Ángeles y Guacharacal⁴⁵. Igual suerte corrieron los servicios de telégrafo y teléfonos, deteriorados seriamente por la guerra, y con frecuentes cortes en las líneas, aunque el material rodante presentaba una situación menos dramática.

No obstante las dificultades derivadas del conflicto, el ferrocarril tuvo un impacto favorable directo sobre el comercio, pues la zona tuvo una salida más fácil al mar, que por la difícil ruta hacia el Magdalena. Este fue el tercer ferrocarril en ser inaugurado tras el de Panamá y el de Barranquilla, y a diferencia de otras rutas en el país, fue en términos generales una empresa rentable gracias a la buena administración y a la carga que movilizó, lo que le permitió repartir dividendos a razón de \$265 por acción⁴⁶.

Sin embargo, como se puede observar en la gráfica siguiente, la operación tuvo un comportamiento volátil durante la Guerra de los Mil Días y, tras una breve recuperación durante el gobierno de Reyes, comenzó a presentar una acentuada pérdida de dinamismo a partir de 1906 y 1907.

GRÁFICA I
INGRESOS DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA (LÍNEA NORTE)



Fuente: Pérez. Ob. cit., p. 377.

45 Ibid.

46 Pérez. Ob. cit., p. 377.

Sin embargo, como era natural, la obra desplazó algunas actividades tradicionales en la región: las recuas de mulas se redujeron a la mitad en el eje entre Cúcuta y Puerto Villamizar; las empresas de talabartería, ventas de aperos, las tierras de pastaje cerca de Cúcuta y las ventas de víveres y guarapo se resintieron sensiblemente con la puesta en marcha de la ruta férrea⁴⁷.

Para 1924 la empresa emprendió la construcción de un tramo de siete kilómetros entre Puerto Villamizar y la frontera con el fin de conectar la línea con el puerto de Encontrados en Venezuela. La terminación del Puente Unión sobre el río Grita permitió este enlace, el cual fue ratificado mediante un convenio binacional de intercambio de servicios entre las dos empresas, lo cual se tradujo en mayores facilidades para el transporte de personas y mercancías hasta el río Zulia⁴⁸.

IMAGEN 2

LOCOMOTORA “CATATUMBO” DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA⁴⁹



Fuente: Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*, cit., p. 196.

47 Pérez López, Jaime. *Colombia-Venezuela: economía-política-sociedad (siglos XIX y XX)*, Cúcuta: La Opinión, 2003, p. 205.

48 Ortega, Alfredo. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país (1920-1930)*, Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1932, p. 96.

49 Esta locomotora Baldwin fue fotografiada en la fábrica en Filadelfia en 1926, donde se puede observar el error en su nombre. Operó en la ruta entre Colombia y Venezuela.

Mientras Colombia construía este ramal, Venezuela comenzó en 1923 la ampliación del ferrocarril del Táchira⁵⁰ hasta Puerto Grita, en el río Zulia, para empalmar con el de Cúcuta, donde pudo conectar por medio del Puente Unión hasta la estación Santander frente a Puerto Grita. La inauguración del puente se realizó el 24 de julio de 1926. La conexión con el ferrocarril del Táchira desplazó buena parte de la carga que se transportaba por el río Zulia desde Puerto Villamizar a Encontrados, pues ofrecía un medio con mayor capacidad de carga y rapidez, en particular en época de cosecha cafetera. Las estaciones en funcionamiento para la década de 1930 eran:

CUADRO 3
ESTACIONES DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA
(LÍNEA NORTE, 1932)

Estación	Km
Cúcuta	0
Salado	5
Patillales	13
Guayabal	15
Aguablanca	20
Oripaya	23
Arenosa	26
El Edén	30
Altoviento	37
Tarra	43
Aguaclara	45
Javilla	48
Puerto Villamizar	55
La Grita (Puerto Santander)	60

Fuente. Ortega. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país*, cit., pp. 96-97.

50 La línea principal del ferrocarril del Táchira en Venezuela era Encontrados-estación Táchira, a 18 kilómetros de San Juan de Colón (capital del distrito de Ayacucho) con una longitud total de 120 kilómetros (Pérez López. Ob. cit., p. 122).

2. SUR: CÚCUTA-EL DIAMANTE

Aunque la línea a Puerto Villamizar ofrecía una salida fácil al mar, presentaba un problema fundamental: las fluctuantes relaciones binacionales. Por tal razón, la salida al Magdalena, a pesar de sus dificultades, no se abandonó completamente y el ingeniero Juan Nepomuceno González trabajó desde 1871 para sacar adelante una ruta en este sentido; en particular trabajó por la vía a Ocaña, pues eran tierras que comenzaban a mostrar un potencial cafetero importante⁵¹.

Para tal fin, se firmó en 1892 con la empresa *Leal González y Cía.*, dirigida por el general Ramón González Valencia un contrato de construcción subsidiado. No obstante, el proyecto nunca arrancó y se transfirió el contrato en 1907 a la empresa francesa *Brochete y Lefebvre* en cabeza del barón Georg Slane. Se proyectó unir a Cúcuta con el Magdalena cerca del puerto de Tamalameque, partiendo de Puerto Villamizar o por la depresión de Bobalí, para conectar en el río con el ferrocarril de Norte. La concesión se otorgaba por 50 años contados a partir de la entrega de la obra, con un plazo de 21 meses para la elaboración de los estudios y su aprobación y 93 meses para la construcción, con una meta de 30 kilómetros anuales. Sin embargo, al igual que los concesionarios anteriores, esta empresa tampoco comenzó la construcción y el contrato se declaró nulo el 29 de enero de 1910⁵².

La ruta del Cerro de Bobalí pasaba por un antiguo camino, prácticamente inexistente para ese momento, que se había abandonado por cuenta de la guerra de 1885 y que pretendía conectar la zona con los yacimientos petrolíferos de la Concesión Barco⁵³.

La Ley 39 de 1912 ordenó realizar los estudios necesarios para dicha conexión, los cuales fueron asignados a una comisión encabezada por Fabio González Tavera el 6 de junio de 1913; en ellos se plantearon las distintas posibles rutas para superar la cordillera

51 Pérez. Ob. cit., p. 382.

52 Caicedo. Ob. cit. pp. 20-21.

53 Ministerio de Obras Públicas. *Ferrocarril de Cúcuta al río Magdalena (Informe de la Comisión)*, Bogotá: Imprenta Nacional, 1916, p. 6.

Oriental hacia el Magdalena. Para este proyecto el gobierno asignó el 25% del producto de la aduana de Cúcuta en la conexión con el Magdalena y, mediante el Decreto 84 de 1915, se nombró a la Junta Organizadora del ferrocarril del Magdalena, en la que se encontraban como miembros principales José Agustín Berti, Julio Ramírez Berti, Jorge Ferrero, Andrés Fernández y Víctor Angulo Heredia, todos ellos pertenecientes, además, a la Junta Directiva del ferrocarril de Cúcuta⁵⁴.

En 1915 el General Luis Morales Berti y José Joaquín Villamizar presentaron ante la Cámara de Representantes un proyecto de ley, modificatoria de la Ley 89 de 1912, para el ferrocarril Cúcuta-Tamalameque. Para su estudio la Cámara conformó una comisión encabezada por los representantes Francisco Carbonel, Laureano Gómez y Escipión Jaramillo, entre otros, quienes dieron una ponencia favorable al proyecto, el cual pasó en tercer debate en octubre de 1915. En el Senado el proyecto de ley le fue encargado al senador Felipe Escobar, quien modificó el mismo en un punto: el trayecto debía ser construido por la Nación y no por el Departamento⁵⁵.

Se estimaba que el valor de la construcción de los 297 kilómetros del trayecto sería de aproximadamente \$7'000.000, con un costo promedio entre \$20.000 y \$25.000 por kilómetro (dependiendo de si el trayecto era o no de montaña), incluyendo las obras de mampostería en hierro, puentes, auxiliares, etc., que se requirieran⁵⁶, y se incluía, como se mencionó, el paso por las prometedoras tierras de Ocaña.

La modificación propuesta por el Senado generó una airada protesta por parte del gobernador Luis Febres Cordero, y aunque el proyecto fue negado inicialmente, debido a la presión de algunos representantes, especialmente del senador Olarte Camacho, se logró su aprobación en primer debate. Finalmente se aprobó

54 Ministerio de Obras Públicas. *Ferrocarril de Cúcuta al río Magdalena (Informe de la Comisión)*. cit., pp. 3 y 4.

55 Caicedo. Ob. cit., p. 22.

56 Ministerio de Obras Públicas. *Ferrocarril de Cúcuta al río Magdalena (Informe de la Comisión)*, cit., p. 19.

como ley el 13 de noviembre de 1915⁵⁷. Es importante anotar que el comercio externo a través de Cúcuta no era de menor cuantía, pues en 1916 registró un volumen de 3.900 toneladas de importaciones a la ciudad y unas 10.140 toneladas de exportaciones, de las cuales 10.000 eran de café, con un valor aproximado de no menos de medio millón de pesos oro de 1916, por lo cual la protesta del gobernador era más que entendible al perder el posible control de una línea de transporte con un alto potencial⁵⁸.

IMAGEN 3
LOCOMOTORA “BOGOTÁ” DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA



Fuente: Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*, p. 196.

En los siguientes años el gobierno nacional conformó varias comisiones que dedicadas a estudiar las diferentes rutas por las cuales se podía realizar el trazado y construcción de la línea, pero en 1922 se derogaron las leyes en las que se apoyaba este proyecto y, en cambio, se impulsó la construcción de una carretera en este mismo sentido; además, se aprobó durante la administración de Pedro Nel Ospina la construcción de un cable aéreo entre Gamarra y Cúcuta, el cual se inauguró parcialmente hasta Cerro Bravo (27 kilómetros) el 1.º de agosto de 1927 y, en su extensión definitiva entre Gamarra y Ocaña el 7 de marzo de 1929. Sin embargo, como ocurrió con el cable de Manizales, la década de 1930

57 Caicedo. Ob. cit., p. 23.

58 Ministerio de Obras Públicas. *Ferrocarril de Cúcuta al río Magdalena (Informe de la Comisión)*, cit., pp. 5 y 18.

implicó una difícil situación financiera que obligó a recortar el presupuesto destinado a su mantenimiento y operación por lo que finales de 1930 el cable estaba ya fuera de servicio⁵⁹.

Los principales problemas que debieron enfrentar ambas compañías, y en particular el ingeniero Fabio González Tavera en su última fase, fueron, de una parte, la dificultad técnica que representaba la selva del Catatumbo y, más adelante, la crisis financiera para la empresa francesa derivada del estallido de la Primera Guerra Mundial. Por estas razones, el proyecto por el Catatumbo se abandonó definitivamente en 1922 y se planteó la posibilidad de ampliar la cobertura del ferrocarril de Cúcuta hacia el sur. El 4 de agosto de ese año se firmó un contrato de construcción exclusiva entre la compañía del ferrocarril de Cúcuta y el departamento de Norte de Santander en el cual se acordó el pago de una subvención de \$4.000 por kilómetro construido, con un trazado que recorría la hoya del río Pamplonita por 21 kilómetros a partir del puente de San Rafael hasta el sitio de La Esmeralda, con posibilidad de ampliación hasta el sitio La Donjuana. La compañía se obligó a terminar la obra en dos años y a construirla por secciones: la primera de 20 kilómetros y las otras no menores de cuatro kilómetros⁶⁰.

Más tarde, el Congreso, mediante la Ley 65 de 1923, declaró de utilidad pública esta vía hasta la ciudad de Pamplona y autorizó a la gobernación para celebrar un contrato que acordara una subvención de hasta \$15.000 por km bajo las especificaciones de la Ley General de Ferrocarriles 104 de 1892. Para tal fin, se firmó un contrato con el ferrocarril de Cúcuta para que continuara la construcción con una compensación de \$4.600 por kilómetro construido entre el kilómetro 21 y el 42 en El Diamante, estación final de la línea del sur. La idea era empalmar más adelante con el ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga⁶¹.

59 Caicedo. Ob. cit., pp. 24-25.

60 Pérez. Ob. cit., p. 382, y Ortega. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país (1920-1930)*, cit., p. 99

61 Ibíd., p. 90.

Inicialmente se pensó en obtener, mediante la Ley 69 de 1923, la financiación, para este trayecto y para la construcción de un cable aéreo entre Cúcuta y el Magdalena (que sumaban \$4'000.000), del pago recibido de los Estados Unidos por la indemnización de la venta de Panamá, incluyendo dicha suma por partes iguales en los presupuestos de los años 1924, 1925 y 1926. No obstante, esta iniciativa no prosperó y en su lugar se promulgó la Ley 38 de 1924 para la prolongación de la línea por administración delegada, otorgando \$600.000 en bonos de deuda externa, pertenecientes a la carretera de Cúcuta al río Magdalena y al camino del Sarare. También se autorizó al gobierno nacional para invertir \$15.000 mensuales de los fondos de la indemnización de Panamá y de los productos de la empresa para la culminación de la obra⁶².

El estudio inicial y la construcción, desde noviembre de 1925 hasta agosto de 1926, le fue encargada a Julio Méndez, como jefe de comisión, y a Julio Vengoechea, Arcadio Herrera, Antonio Morales, Renato Ángel y Alfonso Pinzón. A partir de septiembre de 1926, la construcción estuvo a cargo del ingeniero Méndez y de Antonio Vega Rangel, y la interventoría del gobierno la ejerció Jorge Ferrero⁶³.

El trayecto inicial de 5,12 kilómetros, entre La Esmeralda y La Donjuana, el más costoso y de difícil construcción, se terminó el 28 de agosto de 1928. El siguiente tramo, de 10,92 kilómetros entre La Donjuana y Bochalema, fue recibido por el gobierno el 27 de noviembre junto con un trayecto de la carretera hasta Bochalema de 3,6 kilómetros que tuvo un valor de \$52.921. Para la construcción de estos trayectos, incluidos los 25 puentes de hormigón reforzados, las obras de alcantarillas, el túnel de El Halache y el enriado y las obras auxiliares, se utilizaron 1.200 trabajadores y se consiguió una provisión de rieles que cubrían la construcción hasta el kilómetro 43. Sin embargo, la falta de madera en la región obligó a importar las traviesas desde Maracaibo⁶⁴.

62 Ibid., pp. 90 y 100.

63 Ibid., p. 100.

64 Ídem.

Para el 20 de abril de 1928 la obra había costado \$1'092.412 provenientes de la venta de bonos y sus intereses, que incluyeron \$400.000 asignados por la Junta Nacional de Empréstitos y varias partidas estipuladas por el Ministerio de Obras Públicas. Sin embargo, la obra tuvo que ser suspendida en junio de 1929 por la crisis fiscal, lo que dio lugar a una nueva renegociación entre el representante de la compañía, Jorge Soto del Corral, y el Ministerio⁶⁵.

Mediante el Decreto 1239 de 1929, la compañía se comprometió, a partir de estas negociaciones, a terminar el trayecto hasta El Diamante; de allí en adelante sería responsabilidad del gobierno nacional mediante apropiaciones mensuales hasta de \$110.000. El último trayecto de 5,9 km se recibió el 30 de diciembre de 1929, con un ancho de vía de un metro, una pendiente máxima de 2,66% y rieles de 55 libras. La inversión de la línea, sin incluir ramales de carreteras, variantes ni el hospital fue de \$1'767.382,43, con un costo por kilómetro de \$80.335. La compañía operaba con cuatro locomotoras, tres vagones de pasajeros y cuatro góndolas, pero el principal inconveniente consistió en que el tramo faltante de 3,5 kilómetros para llegar hasta Pamplona fue suspendido de forma definitiva por la crisis mundial⁶⁶.

Tal como se había pactado, el ramal se manejaba por administración delegada al ferrocarril de Cúcuta el cual recibía el 20% del producto mensual y un pago adicional por costos estimados de operación de \$1,4 por tren/kilómetro para trayectos con pendiente de 2,5%. No obstante, esta negociación no fue rentable para el gobierno y se terminó el contrato de explotación en junio de 1931⁶⁷.

Uno de los mayores problemas que debió enfrentar la línea fue la competencia que significó la carretera, la cual desviaba gran parte de la carga que podía ser transportada por el ferrocarril. No obstante, su impacto económico fue favorable y permitió el desarrollo de la margen izquierda del río Pamplonita, en particular

65 Ibid., p. 101.

66 Ídem.

67 Ídem.

sobre el Ingenio Carrillo y las haciendas que se encontraban entre Cúcuta, Bochalema y Pamplona⁶⁸.

CUADRO 4
ESTACIONES DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA (LÍNEA SUR, 1932)

Estación	Km
Cúcuta	0
Moros	14
Esmeralda	21
La Donjuana	26
Bochalema	32
Calaluna	33,3
Tescua (El Diamante)	42

Fuente: Ortega. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país*, cit., p. 102.

En todo caso, su impacto fue limitado en la medida en que el ferrocarril tuvo una vida muy corta y no se completó hasta Pamplona, lo que restringió las posibilidades de transporte de café en la región. Ya para 1931 su tráfico debió ser suspendido por cuenta del invierno y, tras un lustro de muchas dificultades económicas, la línea fue suspendida definitivamente en marzo de 1936.

3. LÍNEA DEL TÁCHIRA O DE LA FRONTERA

Con la intención de mejorar el tráfico con Venezuela se firmó el contrato No. 78 de 1893 entre el Departamento de Santander, el Gobierno Nacional y el ferrocarril de Cúcuta para adelantar la construcción y explotación de una línea entre Cúcuta y la orilla meridional del río Táchira en un punto frente a San Antonio. El ferrocarril de la Frontera, como se denominó, tendría un privilegio de explotación por 70 años con derecho a preferencia para construir variantes que enlazaran con la frontera venezolana, exención

68 Caicedo. Ob. cit., p. 30

de derechos de importación y de impuestos nacionales y departamentales, la entrega 200 hectáreas por kilómetro construido y una garantía del 6% anual sobre el subsidio de \$30.000 por kilómetro construido⁶⁹.

Los trabajos comenzaron en 1895 y concluyeron en septiembre de 1897, meses antes del plazo estipulado para su terminación, a pesar de haberse suspendido las obras brevemente por la guerra civil de 1895; el trayecto tuvo una longitud de 16,2 kilómetros, con un costo total de \$326.150 (un promedio de \$20.132 por kilómetro), lo que significó uno de los costos más bajos por kilómetro construido en el siglo XIX; la obra más importante fue el puente de 200 metros sobre el río Pamplonita. Los estudios y el trazado fueron realizados por el ingeniero Y. P. Yeatman y la construcción estuvo en cabeza de los ingenieros locales Juan N. González Vásquez, Enrique y Alejo Morales y Rafael Torres Mariño, entre otros⁷⁰.

No obstante, en el informe del gobernador a la Asamblea Departamental en 1898 se hacen evidentes los primeros problemas frente a los resultados esperados, pues la terminación de la línea a la frontera fue recibida con una clara hostilidad comercial por parte del gobierno venezolano que consideraba afectada su propia producción y los intereses de sus comerciantes, ya que recientemente había terminado su propio ferrocarril cafetero e intentaba desviar el tráfico mediante derechos de aduana⁷¹.

No obstante, cuando la producción cafetera en la región se encontraba ya estancada, el deseado empalme con Venezuela se logró gracias a la Ley 54 de 1919 que ordenó realizar una obra de utilidad común la cual se concretó en la construcción del puente sobre el río Táchira, costado por partes iguales entre Colombia y Venezuela; para dirigir la parte colombiana de la obra fue comisionado el ingeniero Fabio González Tavera, gerente del ferroca-

69 Ibid., pp. 33-34.

70 Pérez. Ob. cit., p. 381.

71 Bergquist. Ob. cit., p. 55 y Palacios. Ob. cit., p. 73. Hay que tener en cuenta que, paradójicamente, muchos comerciantes y caficultores de la región también tenían tierras cafeteras en Venezuela.

rril de Cúcuta; Venezuela comisionó al ingeniero Aurelio Beróles, con lo que se concretó el empalme binacional⁷².

CUADRO 5
MOVIMIENTO DEL FERROCARRIL DE LA FRONTERA

Año	Pasajes	Toneladas de carga	Ingresos brutos	Gastos de explotación	Utilidad
1910	52.016	17.192	\$ 383.091	n. d.	n. d.
1911	49.388	19.534	\$ 514.197	\$ 266.808	\$ 247.389
1912	58.914	22.803	\$ 517.209	\$ 238.644	\$ 278.565
1913	59.480	28.013	\$ 609.710	\$ 299.152	\$ 310.558
1914	61.043	26.940	\$ 317.078	\$ 302.642	\$ 14.436

Fuente: Pérez. Ob. cit., p. 381.

En términos generales, a pesar de las dificultades fronterizas, fue un ferrocarril no sólo de bajo costo sino de ingresos importantes para la compañía, lo que le permitió pagar en un año y medio la inversión realizada; sin embargo, el único problema que se presentó consistió en que el pago del subsidio de \$81.000 redimibles en la Aduana de Cúcuta no se pudo hacer totalmente y sólo se obtuvo en 1908, mediante una reclamación legal de \$50.000. Durante la administración de Eduardo Santos (1938-1942) el ferrocarril fue comprado por la Nación y sus rieles fueron levantados para construir la carretera a San Antonio sobre el mismo trayecto⁷³.

CUADRO 6
ESTACIONES SECTOR ORIENTAL (1932)

Estación	Km
Cúcuta	0
Rosetal	2,5
Pamplonita	4,7
Escobar	6,9

72 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país*, cit., p. 97.

73 Pérez. Ob. cit., p. 381.

Lomitas	11
Rosario	14,2
Frontera del Táchira	16,2

Fuente: Ortega. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país*, cit., p. 98.

4. EL TRANVÍA DE CÚCUTA Y LA OPERACIÓN INTEGRAL DEL SISTEMA

Cúcuta se convirtió en la ciudad pionera en el desarrollo de sistemas urbanos de transporte masivo cuando en 1880 el Estado Soberano de Santander propuso la construcción de un tranvía de vapor en el área urbana. En desarrollo de esta idea se le otorgó la primera concesión a Elías Luján por 25 años, pero este traspasó el contrato, en 1886, a Alejandro Galvis sin haber comenzado la construcción. A su vez Galvis traspasó el contrato a la empresa del ferrocarril de Cúcuta, lo que permitió perfilar el diseño de un sistema integrado con las demás líneas del ferrocarril⁷⁴.

El ferrocarril de Cúcuta construyó cinco líneas de tranvías cuyo punto de origen común era la estación del ferrocarril, lo que permitió que realmente funcionara como un sistema. La primera línea operó entre 1890 y 1942 e iba hasta la Aduana Nacional, con una longitud de un kilómetro; la segunda llegaba a la plaza de mercado; la tercera con final en la estación Rosetal y una extensión de 1,7 kilómetros, operó entre 1893 y 1938; la cuarta, que operó entre 1919 y 1938, llegaba hasta el puente de San Rafael en un trayecto de 3,5 kilómetros, y la última, que operó hasta 1938 llegaba a Puente Espuma y tenía 1,5 kilómetros. El servicio se prestó con cuatro pequeñas locomotoras de vapor que halaban tres carros de pasajeros cada una⁷⁵. Algunos vagones estaban dispuestos para el transporte de carga, lo que facilitaba el proceso de empalme con el ferrocarril.

74 Ibid., p. 80.

75 Ibid., y Caicedo. Ob. cit., p. 34.

IMAGEN 4
TRANVÍA DE CÚCUTA⁷⁶



Fuente: Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*, cit., p. 131.

La primera etapa (Rosetal-Aduana) tuvo un valor de \$336.150,23, y el tramo al puente de San Rafael \$45.198,23; parte de esta inversión se financió mediante un crédito externo. Al término de la concesión, la propiedad fue revertida a la ciudad que la dio en arrendamiento al ferrocarril de Cúcuta para su operación⁷⁷.

Con el contrato de concesión la ciudad pudo realizar la construcción de esta obra sin incurrir en costos, con un claro beneficio para sus 35.000 habitantes. En términos generales, la obra fue recibida con un fuerte apoyo popular, pues no sólo servía para el transporte urbano, sino que era un empalme eficiente entre las líneas norte y sur del ferrocarril, lo que le permitía operar como un sistema integrado.

76 La "Floresta" fue una locomotora 0-4-2 al servicio del Tranvía de Cúcuta (foto tomada en 1930).

77 Ídem.

Sólo hasta 1920 pudo la empresa del ferrocarril pagar completamente el préstamo adquirido en Londres con la *River Plate Trust, Loan and Agency Co.* (empresa que se había involucrado en la construcción del ferrocarril en la doble condición de prestamista y accionista) luego de la muy precaria situación que generó la Guerra de los Mil Días sobre los pagos. En particular, uno de los golpes más fuertes que sufrió la empresa durante el conflicto fue la exigencia de Benjamín Herrera, al mando de tropas liberales, de entregar la suma de \$105.068,15, ante lo cual el gerente Agustín Berti se negó y tuvo que exiliarse en la frontera⁷⁸.

Seguramente el rechazo a la solicitud no se debió a diferencias ideológicas puesto que ambos eran liberales y Berti también era general, sino a las amargas experiencias que había vivido la compañía en conflictos anteriores, en los cuales estuvo a punto de ser expropiada. Durante la década de 1920 el uso de las líneas férreas y del tranvía mostró una tendencia moderada al alza en el movimiento de carga y claramente creciente en el movimiento de pasajeros. Sin embargo, la crisis mundial impactó negativamente ambos rubros, aunque la compañía pudo repartir dividendos en 1930; a partir de ese momento se puede apreciar un descenso considerable, con una alta volatilidad, en los resultados del ferrocarril.

CUADRO 7
MOVIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS (1921-1940)

Años	Carga*	Pasajeros	Ingresos	Gastos	Resultado	Km
1921	256.834	32.975	\$ 337.944,00	\$ 261.631,00	\$ 76.313,00	72
1922	223.326	31.462	\$ 353.717,00	\$ 274.788,00	\$ 78.929,00	72
1923	216.789	33.555	\$ 345.323,00	\$ 192.030,00	\$ 153.293,00	72
1924	251.522	43.880	\$ 391.054,00	\$ 210.510,00	\$ 180.544,00	93
1925	315.802	43.091	\$ 408.374,00	\$ 244.175,00	\$ 164.199,00	102
1926	310.004	43.751	\$ 421.676,00	\$ 260.087,00	\$ 161.589,00	102
1927	349.403	55.180	\$ 531.550,00	\$ 351.240,00	\$ 180.310,00	102
1928	369.779	75.815	\$ 788.571,00	\$ 413.275,00	\$ 375.296,00	102
1929	340.543	89.446	\$ 908.238,00	\$ 509.256,00	\$ 398.982,00	102

78 Caicedo. Ob. cit., p. 36.

Años	Carga*	Pasajeros	Ingresos	Gastos	Resultado	Km
1930	184.137	59.660	\$ 638.416,00	\$ 428.689,00	\$ 209.727,00	102
1931	40.031	74.532	\$ 359.608,80	\$ 223.114,63	\$ 136.494,17	102
1932	27.382	65.841	\$ 243.380,56	\$ 169.824,04	\$ 73.556,52	102
1933	27.737	64.315	\$ 232.805,10	\$ 161.811,75	\$ 70.993,35	102
1934	26.897	120.148	\$ 176.888,18	\$ 169.482,26	\$ 7.405,92	102
1935	29.961	131.970	\$ 213.416,88	\$ 183.877,93	\$ 29.538,95	102
1936	41.689	132.553	\$ 210.222,36	\$ 196.859,73	\$ 13.362,63	102
1937	44.399	134.886	\$ 218.019,94	\$ 237.184,62	(\$ 19.164,68)	102
1938	42.165	140.833	\$ 239.568,53	\$ 236.436,88	\$ 3.131,65	102
1939	49.204	170.004	\$ 285.743,81	\$ 254.493,62	\$ 31.250,19	102
1940	58.033	176.352	\$ 309.542,63	\$ 275.638,32	\$ 33.904,31	102
1941	46.032	148.400	\$ 280.000,00	\$ 274.300,00	\$ 5.700,00	62**
1942	48.952	158.100	\$ 308.800,00	\$ 263.400,00	\$ 45.400,00	68**
1943	44.206	176.200	\$ 301.600,00	\$ 267.200,00	\$ 34.400,00	68**

*: En toneladas.

** : Sólo tiene en cuenta la línea Cúcuta-Puerto Villamizar.

Fuente: Ortega. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país*, cit., p. 104; Pérez López. Ob. cit., p. 244; Poveda. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 187 (cálculos propios).

Adicionalmente, el problema financiero tuvo repercusiones negativas sobre el mantenimiento del equipo rodante de la compañía, pues de las 23 locomotoras que tenía sólo 15 estaban en operación. El resto del material rodante estaba compuesto por cuatro carros automotores de gasolina (para inspección, expresos, etc.), 16 vagones de pasajeros con capacidad para 608 personas y 115 unidades entre vagones, plataformas, carros de balasto, rejas para ganado, con una capacidad de 1.209 toneladas⁷⁹.

Para finales de la década la situación era lamentable, y el Concejo Municipal autorizó en 1941 al ingeniero José Faccini para levantar parte de los rieles del tranvía y de la línea férrea, y proceder a pavimentar el tramo para utilizar los corredores como carretera. Esto fue un golpe definitivo para el ferrocarril, pues cortó el em-

79 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país*, cit., p. 104.

palme que existía entre los diferentes ramales, por lo que a partir de este momento se inició un lento proceso de desuso y de competencia con el transporte automotor que llevó al cierre definitivo de la línea en 1960.

Capítulo segundo.

El ferrocarril de Puerto Wilches

Al momento de la creación del Estado Soberano de Santander en 1857, la región tenía serios problemas de transporte, pues las seis vías principales⁸⁰ con que contaba estaban en mal estado y eran insuficientes para los programas de exportación de bienes agrícolas y artesanales que se vislumbraban. Por esta razón, para la élite política y económica de Santander la construcción de un camino eficiente que comunicara Bucaramanga con el río Magdalena fue un propósito prioritario en la década de 1860 que se inició con el proyecto de construcción de un camino desde Bucaramanga o Girón hasta la ciénaga de Paturia⁸¹, cerca del actual Puerto Wilches, donde se podía conectar con el río Magdalena mediante un caño.

80 La primera conectaba a Bucaramanga con Puente Nacional por la vía de San Gil, El Socorro y Vélez; la segunda, a Bucaramanga con Ocaña; la tercera iba de Bucaramanga hasta San José de Cúcuta por la vía de Pamplona; la cuarta llevaba de Bucaramanga a Málaga y, de allí a La Concepción; la quinta iba desde Bucaramanga hasta el río Sogamoso, y, finalmente, la que conectó a Vélez con el Puerto del Carare (Bayona, Manuel, y Judith Niño. “Del camino de Paturia al ferrocarril de Santander”. En Silvano Pabón, Carmen Ferreira, Liliana Ruíz et ál. *Ensayos de historia regional de Santander*, pp. 149-175. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 1995, p. 50).

81 De acuerdo con Poveda, la ciénaga de Paturia era tenida por lago debido

Como se verá en el siguiente apartado, aunque el camino de Paturia no cumplió con las expectativas y esperanzas depositadas en él, pronto se convirtió en el aspecto relevante sobre el que se comenzó a discutir con insistencia para desarrollar una ruta férrea que permitiera la deseada conexión con el Magdalena. No obstante, este proyecto ferroviario, que buscó conectar Bucaramanga con Bogotá, tuvo un desarrollo lento y difícil.

Penurias fiscales, guerras civiles, incluso demandas injustificadas –y pérdidas– contra el Estado por cuenta de contratos desventajosos y mal elaborados, fueron la constante de estos proyectos ferroviarios en Santander, lo que ocasionó, como se verá más adelante, que en la segunda mitad del siglo XIX el avance fuera extremadamente pobre; habría que esperar al auge económico de la década de 1920 para que las líneas comenzaran a tomar forma.

En particular, la ruta a Puerto Wilches ejemplifica con claridad –y con creces– los problemas de que adolecieron los proyectos ferroviarios colombianos de la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX, en particular la enorme debilidad en que se encontró el Estado (tanto en el ámbito nacional como regional) para acometerlos, lo que provocó importantes pérdidas económicas y, más grave, regiones que se fueron quedando atrás en el desarrollo económico con una infraestructura inadecuada.

1. ANTECEDENTES: EL CAMINO DE PATURIA

El proyecto del camino de Paturia comenzó a tomar forma a finales de 1863 con la apertura de una convocatoria pública. En marzo de 1864, Francisco Grellet hizo la primera propuesta para construir con sus recursos, en tres años, un camino entre Bucaramanga y el río Magdalena (partiendo del sitio de El Naranjo –cerca al río Lebrija– en jurisdicción de Girón hasta la ciénaga de Paturia). A cambio pedía el derecho exclusivo de explotación, el cobro de peajes por 30 años sobre la carga que transitara en ambas direcciones,

al pobre trabajo cartográfico existente. Esta confusión llevaba a pensar que era posible la navegación por barco a través de la ciénaga hasta conectar con el río Magdalena (Poveda. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 212).

la adjudicación de 10.000 hectáreas de tierras baldías sobre todo el eje del camino, y la exención de impuestos y de prestación del servicio militar a las familias de quienes allí se establecieran. La propuesta no fue aceptada, pero, en cambio, el gobierno santandereano encargó al ingeniero Rafael Nieto París la elaboración del trazado con el fin de abrir la posterior licitación⁸².

A esta se presentaron dos grupos de empresarios: el primero, compuesto por varios vecinos de Bucaramanga encabezados por Ulpiano Valenzuela, Joaquín París y el mencionado Francisco Grellet; el segundo, integrado por el ingeniero británico Roberto Augusto Joy y por el abogado bogotano Luis Bernal, finalmente obtuvo la adjudicación. El contrato entre estos y el Estado Soberano de Santander se firmó a finales de diciembre de 1867 y para garantizarlo, los concesionarios entregaron una hipoteca sobre algunas minas de carbón ubicadas en Zipaquirá, las cuales eran de propiedad de Eusebio Bernal, familiar de Luis Bernal.

Mediante dicho contrato se acordaron varios compromisos: construir un camino de herradura entre Girón y la ciénaga de Paturia de acuerdo con el trazado del ingeniero Nieto; adecuar las condiciones de navegabilidad de la ciénaga y del caño que conectaba con el río Magdalena; transportar gratuitamente, como era habitual en estos contratos, el correo desde la ciénaga hasta Bucaramanga; mantener en tiempos de paz, y siempre que el Estado Soberano garantizara la libertad de tránsito, un servicio de vapor hasta Barranquilla, finalmente, al término de la concesión, entregar al Estado en propiedad las bodegas, los tambos (albergues)⁸³ y el camino con sus puentes, desagües y calzada⁸⁴.

La obra se inició el 6 de febrero de 1868 en el caserío de Los Ángeles (actual municipio de Lebrija) con los trabajos de limpieza

82 Bayona y Niño. Ob. cit., p. 153.

83 El Camino contó con diez tambos con casas de alojamiento, potreros de pastaje, cultivos de legumbres y frutales para atender a los viajeros en Aguadulce, El Naranjo, La Posta, San Eusebio, San Antonio (en la quebrada Payoa), Santos Gutiérrez, Santa Ana, La Unión, San Augusto, La Emilia, y Puerto Paredes.

84 Bayona y Niño. Ob. cit.

del caño y de la ciénaga, así como con la adecuación, el desmonte y la construcción de una bodega provisional en Puerto Paredes. En la cuadrilla inicial de 24 trabajadores se pagaba a los peones un jornal que oscilaba entre 25 y ¢40, a los sobrestantes \$3 semanales y a los mayordomos entre \$16 y \$24 semanales; la empresa suministraba la alimentación y las medicinas, estas últimas, en especial por la malaria, en los puntos más problemáticos en términos de salubridad: el río Sogamoso, Barrancabermeja y Cañaverales⁸⁵.

En 1869 comenzó a operar el servicio de correo entre Barranquilla y Santander por la vía de Paturia. Los productos que se movilizaron por el camino eran usualmente alpargatas, añil, arroz, batán, bocadillo, café, cigarros, cueros de res, chinchorros, lazos, panela, quina, sombreros de jipijapa y tabaco en plancha. Como se vio en capítulos anteriores, la mayoría de estos productos conformaron la oferta exportadora más importante del país en la segunda mitad del siglo XIX, razón por la cual un camino de herradura fue insuficiente para soportar las dinámicas exportadora —así dichas exportaciones presentaran comportamientos volátiles— e hizo eventualmente necesario pensar en otras alternativas.

CUADRO 8
MOVIMIENTO DE CARGA EN TONELADAS
EN EL CAMINO DE PATURIA (1867-1871)⁸⁶

Período	Carga de importación	Carga de exportación
Sept-dic 1867	967	231
Ene-jun 1870	1.325	690
Jul 1870-jun 1871	551	1.404

Fuente: Bayona y Niño. Ob. cit., p. 173.

A mediados de 1872 se dieron por terminados oficialmente los trabajos y se suscribió un acta de entrega entre el presidente del Estado, Solón Wilches, y los concesionarios. Sin embargo, seis

85 Ibid., p. 154.

86 En Colombia la carga equivale usualmente a 250 libras o 115 kilogramos.

años más tarde se informó a la Asamblea Legislativa del Estado que el camino estaba completamente abandonado y la carga que circulaba era exigua, lo que hacía necesario pensar en una solución.

2. DEL FERROCARRIL DE PUERTO WILCHES AL FERROCARRIL CENTRAL DEL NORTE, SECCIÓN PRIMERA

La idea de conectar a Bucaramanga con el río Magdalena comenzó a concretarse cuando uno de los socios que construían el camino de Paturia, Roberto A. Joy, presentó a la Asamblea Legislativa del Estado, el 27 de septiembre de 1869, una propuesta para construir un camino férreo operado por un ferrocarril de sangre⁸⁷ desde la ciénaga de Paturia hasta un punto entre Girón y Bucaramanga. A cambio del contrato solicitó la explotación del camino a razón de un año por cada kilómetro de carrilera construido y puesto en marcha, 400 hectáreas de tierras baldías y los títulos de propiedad de cada kilómetro terminado⁸⁸.

El contrato fue firmado el 26 de noviembre de 1870 y, para darle impulso a la empresa, el Congreso incluyó en la Ley 52 de 1872 la construcción de una línea férrea entre San José de Cúcuta y la ciénaga de Paturia o el río Magdalena, con un ramal que comunicara con el provincia de Soto. La obra tendría una garantía del 7% anual pagada directamente por el erario público⁸⁹.

El 24 de enero se firmó un nuevo contrato con Joy para adelantar la construcción de la ruta desde la ciénaga de Paturia hasta Bucaramanga, pasando por Piedecuesta, y de otro ramal que conectara a este con San José de Cúcuta. Dicha negociación fue aprobada por el Congreso mediante la Ley 9.^a de 1873. Un año

87 Los ferrocarriles y tranvías de sangre hacen referencia a un sistema de transporte férreo en el cual la movilización de la carga y de pasajeros se hacía mediante tracción animal. Por supuesto, su capacidad era limitada y fueron más populares para el transporte urbano de pasajeros. En Colombia, el sistema fue utilizado a finales del siglo XIX en los tranvías de Medellín y Bogotá.

88 Bayona y Niño. Ob. cit., p. 156.

89 Ortega, Alfredo. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*. Vol. 2, Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1923, p. 532.

más tarde se aprobó la Ley 51 de 1874 mediante la cual se regularon los términos de la concesión que incluían, entre otras cláusulas, las siguientes: quedó limitada a 50 años, y a 30 años el tiempo de usufructo de la empresa; la empresa podría comprarla a los 30 años de puesta al servicio del público; debería conectar a Bucaramanga y Piedecuesta con la ciénaga de Paturia; tendría un ancho entre rieles de un metro y una pendiente máxima del 4%, con una capacidad de arrastre de 80 toneladas incluyendo el peso de la locomotora, una velocidad promedio de 15 kilómetros por hora y el tendido de una línea de telégrafo⁹⁰. El gobierno consideraba excesivo el tiempo de la concesión, pero era consciente de que probablemente en los primeros 20 años de funcionamiento no generaría los ingresos suficientes para cubrir el capital invertido, aun con los fletes altos que propuso Joy para la ruta⁹¹.

Aunque durante los primeros años de la década de 1870 se puede apreciar un esfuerzo legal y económico muy importante para construir la ruta que pretendía conectar el río Carare con Bogotá, las comisiones encargadas de explorar el terreno encontraron serios problemas, entre los que se destacaban las dificultades geográficas —en especial en la zona entre el Opón y el cerro del Guayabito, y el valle del río Carare en invierno— y la deficiencia de material cartográfico confiable, lo cual llevó a que el trazado original de William Ridley —realizado sobre los mapas existentes— no correspondiera a la realidad geográfica de la zona (p. e. puentes que se encontraban a varios kilómetros de donde aparecían en los mapas, o zonas donde el tendido de los rieles ni siquiera podría realizarse por la estrechez del espacio). El valor estimado, en 1875, por kilómetro construido para terminar los 374 kilómetros proyectados superaba los \$39.000 oro, sin contar los trabajos necesarios en la Sabana de Bogotá para concluir el proyecto completo⁹².

90 El articulado del contrato fue publicado en el *Diario Oficial* No. 3203 del 6 de julio de 1874 y allí se clasificaba este tipo de ferrocarril como “ferrocarril ligero” (*sic*) o “Light railway”: *Diario Oficial*. “Contrato sobre la construcción de un ferrocarril del lago de Paturia hasta la ciudad de Piedecuesta”, 6 de julio de 1874, pp. 1857-1859.

91 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, vol. 2, cit., p. 532, y Parra, Aquileo. “Ferrocarril de Paturia”, *Diario Oficial*, 8 de junio de 1874, p. 1762.

92 González, Juan N. “Ferrocarril del Norte: informe del ingeniero jefe de la

Incluso a pesar de contar con atractivos incentivos tales como la cesión de 200.000 hectáreas de tierras baldías, tiempos de recompra amplios, licencia para explotar los recursos naturales que se encontraran durante la explotación, exención del servicio militar para los empleados en la construcción y el servicio del ferrocarril, y las habituales exenciones tributarias, entre otros, las dificultades para atraer a otros inversionistas, las ambigüedades del contrato y la presión ejercida por los comerciantes de Cúcuta, que veían un peligro en la apertura de este eje de comercio, llevaron a que ninguno de los contratos se pudiera perfeccionar, a pesar, incluso, de que se amplió el derecho a cualquier embarcación de utilizar equitativamente el muelle de Paturia para estimular el flujo de mercancías. Esto forzó a la cancelación definitiva del proyecto, a pesar de que Joy propuso construir un camino de herradura entre Piedecuesta y Cúcuta con el propósito de mitigar el impacto sobre el comercio cucuteño⁹³.

Tras este fracaso, en 1876 Henry F. Ross comenzó las gestiones ante el gobierno para organizar en Londres una compañía que se hiciera cargo de la obra y llevara el camino hasta Bogotá por un valor de \$20'000.000, con un trazado que incluiría las zonas más pobladas de Santander, Boyacá y Cundinamarca. La negociación fue aceptada por el Ministerio de Fomento el 14 de septiembre de 1877, y se dirigió una nota a la Compañía del ferrocarril del Norte, propietaria de estos derechos, en la que se pedía la verificación de su liquidación para poder perfeccionar el contrato⁹⁴.

La compañía le manifestó al Ministerio su intención de liquidarse en cuanto se iniciara la construcción de la nueva línea y a partir de ese momento se entendería rescindido el contrato firmado el 23 de enero de 1875. El nuevo contrato se firmó el 24 de septiembre de 1877 entre Ross, Luis Bernal y el Ministerio, bajo el amparo de la Ley 42 de ese año. El inicio de la construcción se fijó en un punto cercano a la desembocadura del río Sogamoso y

Comisión encargada de rectificar el trazado de la línea", *Diario Oficial*, 4 de enero de 1875, pp. 2413-2414.

93 Bayona y Niño. Ob. cit., p. 157, y Parra, Aquileo. "Ferrocarril de Paturia", *Diario Oficial*, 8 de junio de 1874, p. 1762.

94 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, vol. 2, cit., p. 532.

a la ciénaga de Paturia, y llevaría la línea a Bucaramanga, San Gil y los principales centros de los Estados de Santander, Boyacá y Cundinamarca hasta culminar en Bogotá⁹⁵.

Sin embargo, como consecuencia de la Guerra Ruso-Turca (1877-1878) los mercados europeos se mostraron reacios a otorgar capital para esta obra, lo que, sumado a la crisis exportadora tabacalera y a la nueva guerra civil que afectó particularmente a esta zona del país, llevó a rechazar la solicitud de una prórroga el 15 de febrero de 1879 declarándose la caducidad del contrato. No obstante, la Ley 62 de 1878 facultó al gobierno nacional para otorgarle al Estado de Santander, en caso de fracasar este contrato, una suma anual de \$200.000 durante cinco años para continuar las obras de infraestructura, dentro de las cuales se contempló la construcción del ferrocarril entre Bucaramanga y el río Magdalena⁹⁶.

De la misma manera, para conseguir los fondos necesarios se autorizó al ejecutivo a buscar un empréstito por \$2'000.000 respaldados con una hipoteca sobre la renta generada por la *Panama Railroad Co.*, que se sumarían a los fondos especiales para las obras de fomento incluidos en la Ley 69 de 1871. Finalmente los valores fueron más altos, pues el Estado de Santander obtuvo una suma anual de \$400.000 que se respaldaron en un empréstito de \$3'000.000 amparados en la Ley 51 de 1879 que contemplaba la construcción de una línea entre Santander, Boyacá y Cundinamarca, y en la cual se incluyó la ruta entre Bucaramanga y el río Magdalena⁹⁷.

En 1880 se firmaron los contratos para la explotación de dicha línea y la adquisición del material destinado a iniciar los trabajos mediante un sistema de administración oficial. El 14 de julio de 1881, probablemente en un intento por limar las asperezas políticas potenciales, la élite santandereana –núcleo tradicional del

95 Ibid., p. 533.

96 En todo caso, desde mediados de 1878 ya se manifestaban algunos en contra del contrato con Ross por considerarlo lesivo para el país, y proponían un arreglo para rescindirlo (APJCR, Archivo Aquileo Parra. *Carta de Nicolás Esguerra a Aquileo Parra*, 12 de julio de 1878).

97 Ibid., p. 534.

radicalismo liberal— y el gobierno nacional aunaron esfuerzos para sacar adelante el proyecto ferroviario con la firma del contrato, la constitución de la empresa con \$2'000.000 y la transferencia a esta del auxilio de \$400.000 para tal fin.

La obra se inició más tarde bajo la dirección de Abelardo Ramos en un punto del río Magdalena, llamado Puerto Wilches en homenaje al general Solón Wilches; no obstante, el comienzo no pudo ser más desesperanzador: rápidamente se evidenciaron la falta de personal técnico y administrativo; la escasez de obreros, suplida parcialmente con el Cuerpo de Zapadores de El Socorro y con reos de la cárcel de Pamplona; la carencia de material para fabricar los rieles, y los serios retrasos en las transferencias de fondos prometidas por el gobierno nacional que ocasionaron permanentes dilaciones en los pagos de la obra⁹⁸.

Para mayo de 1882, el sitio de inicio de la obra fue elevado a la categoría de corregimiento: contaba con nueve locales para la empresa y tres casas particulares. A mediados del año, la trocha llegó a Sabana de Torres, donde empalmó con el camino de Paturia, pero el tendido de los rieles abarcó tan sólo 300 metros en un año de trabajo debido a que el mayor esfuerzo se centró en la apertura de la trocha y el desmonte antes de la temporada de lluvias⁹⁹, lo que sin duda fue uno de los promedios anuales más pobres de la experiencia colombiana en el siglo XIX. A pesar de esto, el esfuerzo significó la posibilidad de transportar mercancías desde la provincia de Soto hasta el río Magdalena por medio del camino y de la trocha abierta desde Sabana de Torres hasta Puerto Wilches.

El 29 de septiembre de 1882 se celebró con alborozo, y sin voces de protesta por la evidente lentitud, la noticia de la conclusión del primer kilómetro, y el proyecto comenzó a ser conocido como

98 Bayona y Niño. Ob. cit., p. 158.

99 Olarte, Augusto. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga (1870-1941): síntesis de una obra discontinua y costosa*, Bucaramanga: Editorial SIC, 2006, p. 15. La trocha proyectada era de un metro con rieles de 30 libras/yarda, con una radio máximo de 80 metros y una pendiente máxima de 2,5. Más adelante se normalizaron los rieles a 60 libras/yarda para las vías principales y 55 libras/yarda para las secundarias (Ibíd., p. 21).

el ferrocarril de Santander. A finales del año la trocha llegó hasta el kilómetro 42 y los rieles al kilómetro 2; se habían adecuado tres potreros para el ganado y el cultivo, y Puerto Wilches contaba con 22 edificaciones (incluyendo las bodegas). En abril del año siguiente, la obra llegó al kilómetro 4, a razón de \$25.000 por kilómetro, y de las anualidades prometidas por el gobierno se había descontado por pagos en especie \$182.000¹⁰⁰.

Tanto en La Polonia (kilómetro 4) como en Puerto Wilches se estableció un servicio médico para atender a los trabajadores y a los primeros colonos. Las condiciones iniciales eran muy precarias y las enfermerías no pasaban de ser ranchos pobremente equipados para enfrentar las enfermedades tropicales endémicas de la región: los enfermos debían llevar inicialmente sus propias sábanas y toldillos, las letrinas estaban a campo abierto y no contaban con un suministro adecuado de agua potable¹⁰¹.

Paradójicamente, a pesar de llevar poco más de dos años de construcción, sólo hasta 1883 Solón Wilches creó en El Socorro la Compañía empresaria del ferrocarril de Santander con una garantía del 7% anual, exenciones de impuestos y del servicio militar a los obreros, con lo cual se aunaron al esfuerzo del Estado los inversionistas privados¹⁰². Sin embargo, este esfuerzo sería vano, pues los vientos de guerra comenzaban a soplar en Santander, por lo que la empresa no terminó de concretarse.

El 17 de agosto de 1884 la población liberal de Floridablanca se sublevó y apresó al alcalde, lo que dio origen a un levantamiento general en toda la Unión. Esto se explica por lo ocurrido el 27 de julio en las elecciones presidenciales del Estado, en las cuales el sector radical había llamado a votar por Eustorgio Salgar, quien terminó enfrentado al candidato impuesto por Solón Wilches (Francisco Ordóñez) quien era además socio suyo en la empresa del ferrocarril. El Estado Soberano de Santander, con una tra-

100 Bayona y Niño. Ob. cit., p. 160, y Ortega. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, vol. 2, cit., p. 535.

101 Olarte. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga*, cit., p. 17.

102 *Ibíd.*, p. 24.

dición y una mayoría claramente radical, esperaba el triunfo de Salgar, pero las elecciones fueron ganadas por Ordóñez en medio de denuncias de fraude electoral¹⁰³.

Temiendo un triunfo radical en Santander, Núñez envió una comisión de paz conformada por el liberal radical Felipe Zapata y por el liberal independiente Narciso González. Finalmente los radicales depusieron las armas y este último asumió el poder en lugar de Wilches. Para analizar el impacto del conflicto sobre la obra el jefe civil y militar del Estado, Antonio Roldán, constituyó una Comisión Científica. Sin embargo, como en otras regiones, la guerra de 1885 significó la parálisis del proyecto ferroviario. Puerto Wilches fue prácticamente abandonado durante el conflicto, y las edificaciones, maquinaria, repuestos y herramientas se deterioraron o se encontraban inservibles para el final del conflicto, en parte por el mal uso que las tropas oficiales y rebeldes les dieron¹⁰⁴.

Con el fin de arreglar los daños y el deterioro causado por el conflicto, la compañía firmó varios contratos con particulares para la reparación de la vía y de las instalaciones, con el agravante de que ninguno de ellos se cumplió. Para tratar de revitalizar el proyecto, Puerto Wilches fue elevado a municipio en 1887¹⁰⁵, sin que esto tuviera efectos sobre la obra. El 20 de mayo de 1888 se oficializó el fracaso del proyecto con la orden del gobernador Vicente Villamizar de liquidar la compañía. El final de esta etapa no pudo ser más triste, pues la única locomotora con la que contaba la obra —una *Porter* 0-4-2 llamada “Santander”— se transfirió, en medio de fuertes protestas, en préstamo al ferrocarril de la Sabana (y más tarde al ferrocarril del Sur) y las obras se abandonaron definitivamente en 1890¹⁰⁶.

103 Bayona y Niño. Ob. cit., p. 160.

104 Ibid., p. 161.

105 Para este año, la Constitución de 1886 había transformado a los Estados Soberanos en departamentos y, como se vio en los capítulos anteriores, se había llevado a cabo una fuerte centralización política en el país.

106 Bayona y Niño. Ob. cit., y Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*, cit., p. 26.

IMAGEN 5 LOCOMOTORA SANTANDER



Fuente: Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*, cit., p. 125.

A pesar de los intentos posteriores del gobierno nacional por revivir el proyecto mediante la posibilidad de transferir al departamento las rentas de degüello y aguardiente, y de parte de lo producido por la Aduana del Atlántico, los inversionistas extranjeros no se interesaron en esta obra hasta diciembre de 1892. El enviado del departamento, José Santos, firmó un contrato con William Ridley, apoderado de la casa *Punchard, McTaggart, Lowther & Cía.*, para construir el ferrocarril con un costo estimado de \$32.428 oro por kilómetro, mediante la consecución de un empréstito por £1'500.000 para su financiación al 6% anual con una garantía de dos terceras partes por parte de la Nación y una tercera parte por parte del departamento¹⁰⁷.

El costo total presupuestado era de \$6'245.417 y el movimiento de la línea se calculó sobre un flujo estimado de 100.000 cargas anuales que debían generar \$900.000 de ingresos y \$306.614 de gastos de explotación. Antes de la firma del contrato, el gobierno

107 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, vol. 2, cit., p. 538, y Escobar, Paulo Emilio. *Los ferrocarriles en Colombia en 1925-26*, Bogotá: Imprenta del M. de G., 1926, p. 42.

departamental comisionó a Justino Moncó y Francisco J. Casas para verificar el estado de las obras adelantadas con anterioridad. Luego de una visita, los comisionados encontraron las obras, edificios, herramientas, materiales, etc., en completo estado de abandono. El departamento también adelantó el estudio de los 30 kilómetros de línea entre Piedecuesta y Bucaramanga para tener una apreciación más clara para la negociación¹⁰⁸.

El gobierno nacional se comprometió con la firma inglesa a suministrar los planos y perfiles que el Ministerio de Fomento había comprado a *Cortés y Cía*. El contrato fue firmado por el gobierno nacional el 29 de diciembre de 1892, y por el departamental el 21 de enero del año siguiente. En febrero llegaron a Puerto Wilches los ingenieros, empleados y peones, pero el contrato fue cancelado como consecuencia del escándalo que se suscitó en la construcción del ferrocarril de Antioquia con la firma inglesa¹⁰⁹. El contrato de rescisión se firmó el 8 de noviembre de 1893, e incluyó el pago de todos los gastos en que los ingleses incurrieron¹¹⁰.

El 1.º de diciembre de 1893 las obras fueron asumidas por el departamento con un equipo conformado por un ingeniero, cinco empleados y 150 obreros, quienes tenían el encargo de conservar y recuperar lo construido y tratar de adelantar la obra. Sin embargo, en 1895 la guerra estalló de nuevo, y municipios cercanos a la capital y parte de la provincia de García Rovira se constituyeron en núcleos del levantamiento. La sublevación en Santander fue sometida por el general Rafael Reyes. Durante la guerra, las obras de nuevo fueron suspendidas debido al reclutamiento y la reasignación de recursos al esfuerzo militar.

108 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, vol. 2, cit., p. 538.

109 Comisión Investigadora de los Asuntos Relacionados con la Contratación de los ferrocarriles de Antioquia y Santander. *Informe presentado por Comisión Investigadora de los Asuntos Relacionados con la Contratación de los ferrocarriles de Antioquia y Santander*, Bogotá: Imprenta Nacional, 1893; y Procuraduría General de la Nación. *Proceso sobre los contratos de los ferrocarriles de Antioquia y Santander: Concepto del Procurador General de la Nación y auto de sobreseimiento*, Bogotá: Imprenta de La Luz, 1896.

110 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, vol. 2, cit., p. 539.

En 1896 James Edward Buckley hizo una propuesta para encargarse de la obra del ferrocarril, la cual fue rechazada luego de un concepto negativo por parte del Consejo de Estado. A pesar de esto, el departamento celebró el contrato con un privilegio de explotación de 50 años más otro tanto de usufructo, pactando ciertas condiciones de venta del ferrocarril. El gobierno nacional y el departamental garantizaron el 6% anual sobre la base de \$28.500 y 300 hectáreas por kilómetro construido; el contrato fue firmado por el gobierno el 23 de junio de 1897, pero el contratista, luego de dos prórrogas, no depositó la fianza de \$50.000 ni pudo conseguir el capital necesario como consecuencia de los efectos de la guerra hispanoamericana en los mercados de capital. La gobernación declaró la caducidad del contrato el 20 de enero de 1899, y en febrero lo hizo el Ministerio de Hacienda¹¹¹. Durante la Guerra de los Mil Días la obra fue nuevamente abandonada y, luego del conflicto, en abril de 1904, se realizó una inspección de las obras encabezada por Eloy Regules, el cual nuevamente encontró las instalaciones, equipos y materiales abandonados y en pésimo estado de deterioro.

El 26 de enero de 1905, Enrique Cortés, esta vez como apoderado del barón Fernando Raoul de Schmatzer y de Julio Patiño, negoció las bases de un nuevo contrato que fue firmado el 16 de abril. Sin embargo, el 3 de julio de 1906 se firmó un nuevo convenio que canceló los anteriores y que amplió el alcance de la obra para incluir la deseada conexión con Bogotá a través de los departamentos de Santander, Boyacá y Cundinamarca, por medio de tres secciones: río Magdalena-Bucaramanga, Bucaramanga-frontera con Boyacá y de este punto hasta Bogotá. El gobierno estableció un privilegio de explotación de 50 años y de 49 adicionales de explotación conjunta¹¹².

Además, se otorgó un monopolio en una zona de 40 kilómetros a cada lado de la línea férrea en la cual no se podía establecer ninguna otra empresa análoga que pretendiera comunicar los

111 *Ibíd.*, p. 239.

112 Ministerio de Obras Públicas. *Conceptos del abogado del Ministerio de Obras Públicas relativos al ferrocarril de Puerto Wilches*, Bogotá: Imprenta Nacional, 1909, pp. 1-21.

puntos intermedios. El plazo para presentar los estudios se fijó en seis meses, y el tiempo para concluir la primera sección en cuatro años; los estudios para la segunda sección debían comenzar durante la construcción de la primera al llegar a Bucaramanga, y lo propio para la tercera sección¹¹³.

El gobierno garantizó el 7% de interés sobre la base de \$40.000 por kilómetro construido, con una garantía del 5% del producto bruto de la Aduana del Atlántico. Además, el gobierno garantizó completar el 7% de lo que reconociera el banco europeo sobre los depósitos que los concesionarios realizaran para la construcción de la obra¹¹⁴.

Cada vez que se terminaran y pusieran en servicio 20 kilómetros se hacía definitivo el derecho de garantía de intereses, pero los productos líquidos de explotación se imputarían a lo que el gobierno pagara de garantía. Así mismo, en ese momento se hacía efectiva la transferencia de propiedad de las 6.000 hectáreas por los kilómetros construidos. Los concesionarios se comprometían a entregar la propiedad de la empresa al gobierno, libre de deudas e hipotecas, al cabo del período pactado de explotación y usufructo¹¹⁵.

Las condiciones del contrato estipularon además que los concesionarios debían pagar una fianza de \$100.000 a los cinco meses de firmado, la cual se devolvería cuando se depositara la suma necesaria para construir los primeros 20 kilómetros; y en segundo lugar, si el tráfico en cualquiera de las secciones producía por diez años lo suficiente para cubrir la garantía de intereses, se daba por concluida dicha obligación¹¹⁶.

El contrato se oficializó el 27 de septiembre de 1906 con nuevas cláusulas adicionales, como la obligación del gobierno de depositar en el Banco Central de Bogotá el 5% del producto de la Aduana del Atlántico para servir la garantía suscrita y, de no ser

113 Ídem.

114 Ídem.

115 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, vol. 2, cit., p. 542.

116 Ídem.

suficientes las sumas depositadas, se suplirían con el presupuesto ordinario de la nación¹¹⁷.

En 1906 se creó en Londres la *Great Northern Central Railway of Colombia Ltd.*, con un capital de £400.000, firma a la cual se traspasaron todos los contratos y derechos que el gobierno había establecido con el barón de Schmatzer y Julio Patiño. Los representantes de la firma inglesa en Colombia fueron Pedro Cortés en Bogotá, Aurelio Mutis y José María Villamizar en Bucaramanga, y se nombró como agente comercial a Gustav Volkmann, todos ellos involucrados previamente con el proyecto del ferrocarril¹¹⁸.

El 21 de junio de 1907 la compañía aumentó el capital en acciones a £500.000, de las cuales correspondían al gobierno £100.000 en acciones sin desembolso alguno, siempre que este aceptara una prórroga de la fianza hasta el 30 de septiembre siguiente. Simultáneamente, el apoderado de la *Great Northern Central* solicitó al Ministerio de Obras Públicas autorización para emitir obligaciones hipotecarias, representativas de la garantía de interés de 5.5% anual, por un valor de £9.600 por kilómetro, de las cuales se amortizarían £1.600 por 30 años para que el gobierno pudiera comprar el ferrocarril, a la culminación de la concesión, a las £8.000 por kilómetro pactadas en el contrato¹¹⁹.

117 Ídem. La razón por la cual se debió hacer a través del Banco Central es que este fue designado mediante las reformas monetarias de 1903 y 1905 como agente fiscal del gobierno para cumplir con la tarea de administrar las rentas públicas, manejar la cuenta de crédito flotante a nombre de la Tesorería Nacional y llevar el registro de las transacciones por amortización de papel moneda. No obstante, tras un intenso debate sobre la legalidad de estos contratos, la Asamblea Nacional de 1909 expidió la Ley 8.^a de ese año en la que se ordenó la descentralización fiscal y la devolución de parte de las rentas nacionales a los departamentos para que estos las administraran e hicieran sus propios gastos; esto marginó las actividades del Banco hasta que en 1909 se liquidaron los contratos que tenía firmados con el gobierno, y en adelante continuó funcionando como banco privado hasta su venta al Banco de Bogotá en 1928 (Correa, Juan Santiago. "Política monetaria y bancos en Colombia: del federalismo al centralismo económico (1880-1922)". *Cuadernos de Administración* 22, No. 38, 2009, pp. 88-89).

118 Bayona y Niño. Ob. cit., p. 165.

119 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, vol. 2, cit., p. 544.

Así mismo, se informó que se emitirían bonos por el 10% del capital total sobre 154 kilómetros de extensión de la línea entre Puerto Wilches y Bucaramanga, por un valor total de £147.840, con la condición de hacerlo por el capital total al cabo de cuatro años; razón por la cual se solicitó al gobierno autorización para emitir cada dos meses, por décimas partes, las obligaciones correspondientes a 54 kilómetros de vías –equivalentes a £518.400– más un desembolso por parte de la Nación por la garantía de intereses que no excediera las £14.000 por año¹²⁰.

El gobierno aceptó las condiciones anteriores siempre y cuando se recibieran £100.000 en acciones de la compañía. Sin embargo, el agente nombrado por el gobierno en Londres para atender el negocio, Domingo Esguerra, sólo obtuvo £50.000 en acciones, las cuales fueron depositadas en *The City Safe Deposit Agency Company Ltd.* de Londres con la firma del Ministro de Hacienda en el certificado de depósito. El representante de la compañía solicitó además una nueva autorización para una emisión de bonos por £614.400, pero Esguerra sólo aceptó £518.000¹²¹.

La compañía estableció en 1907 –luego del estudio realizado por el ingeniero belga Castiau– el punto terminal unos cuatro kilómetros río arriba de Puerto Wilches, en el sitio llamado Montecristo, donde se levantaron tiendas de campaña para los 736 peones asignados a la obra, de los cuales 236 eran de nacionalidad española¹²². A mediados de 1910 la compañía entregó los primeros 20 kilómetros, los cuales fueron recorridos por la locomotora “Bucaramanga” de 31 toneladas, un carro de leña y diez vagones. A pesar de las emociones generadas por este evento, la obra permaneció estancada en este punto por varios años¹²³.

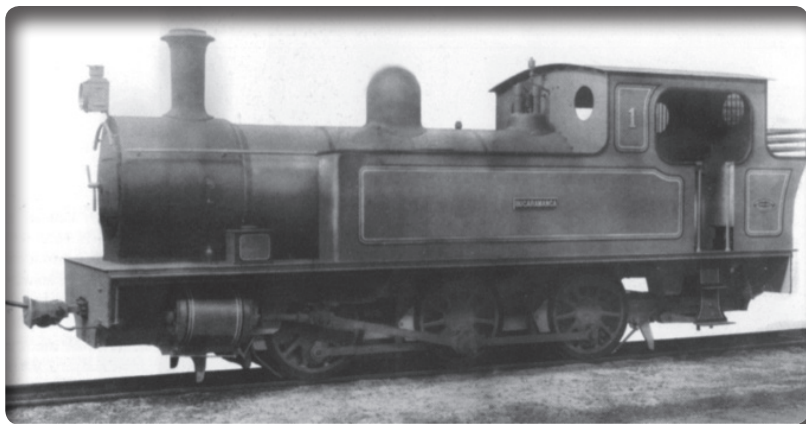
120 Ídem.

121 Ministerio de Obras Públicas. *Conceptos del abogado del Ministerio de Obras Públicas*, cit.

122 En la década de 1920 aproximadamente el 5% de la mano de obra en el ferrocarril era de origen extranjero (Estados Unidos, Inglaterra, Venezuela y Ecuador) (Olarte. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga*, cit., p. 18).

123 Bayona y Niño. Ob. cit., p. 165 y 166.

IMAGEN 6
LOCOMOTORA “BUCARAMANGA”¹²⁴



Fuente: Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*, cit., p. 146.

Esguerra recibió nuevas instrucciones del gobierno el 27 de agosto de 1907 en las cuales se autorizó una emisión total de bonos respaldados por el ferrocarril por £1'478.400, a razón de £9.600 por kilómetro, al 5,5% anual, de los cuales la emisión inicial sería por £518.400 que correspondían a los primeros 54 kilómetros construidos. Del valor de esta emisión la empresa podía disponer de £74.000 para los estudios y gastos iniciales, y debía depositar la diferencia en un banco europeo para la construcción de la obra¹²⁵.

Claramente la autorización se apartó completamente de lo estipulado en los términos del contrato, cual era la construcción del ferrocarril, y terminó convertida en una operación especulativa: una emisión de bonos que, por cuenta de la redacción, terminaban siendo respaldados por el gobierno, lo cual fue un peligro constante y real en este tipo de concesiones: los empresarios podían especular sin riesgo, pues el gobierno no sólo lo asumía sino que garantizaba los rendimientos de los concesionarios con recursos fiscales de la nación; pingüe negocio para el gobierno, que, en la gran mayoría de los casos, respondió con sus recursos por nego-

124 La *Bucaramanga* fue una *Kerr Stuart* 0-6-0.

125 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, vol. 2, cit., p. 545.

cios fraudulentos que no permitieron la construcción de las rutas prometidas.

No obstante, la primera emisión se realizó, y con los recursos obtenidos se pagaron £20.000 para cubrir la fianza del contrato, la cual fue depositada en el *London & South Eastern Bank Ltd.* Debido al éxito obtenido en la primera colocación, y a pesar de las evidentes irregularidades presentes, se solicitó autorización para una nueva emisión que respaldara la construcción de los primeros 84 kilómetros en un tiempo menor. Frente a esto, el Ministro de Hacienda comisionó a Camilo Torres Elicechea para viajar a Londres y reunirse con Esguerra y la *Great Northern Central* con el objeto de definir dicha posibilidad.

El concepto de Torres, enviado el 5 de octubre de 1908, fue negativo a una nueva emisión por £640.000 solicitados y llamó la atención sobre la autorización dada a Esguerra para la emisión anterior, pues sostuvo que esta no estaba de acuerdo con las instrucciones que el Ministerio le había dado, en particular sobre el alcance del respaldo gubernamental. Así, procedió a elevar una protesta formal ante notario el 22 de diciembre del mismo año¹²⁶.

En este sentido, el gobierno había autorizado el reconocimiento del 7% anual sobre \$40.000 oro, que se harían efectivos por cada sección de 20 kilómetros puesta al servicio; así mismo, reconocía completar el mismo interés sobre las sumas depositadas para la construcción en un banco europeo (los cuales reconocían aproximadamente el 3,5% anual, con lo cual el gobierno finalmente reconocía un porcentaje igual para llegar al 7% anual). Al momento de la autorización a Esguerra no había un solo kilómetro puesto al servicio, por lo cual no podía hacerse efectiva la garantía. No obstante, con el fin de no afectar a los tenedores de la primera emisión (£192.000 en bonos) el gobierno asumió el compromiso pero advirtió que no aceptaría ninguna otra emisión que se realizara de la misma manera¹²⁷.

En todo caso, la Compañía realizó la emisión en París sin la garantía del gobierno, y este, mediante Resolución del 23 de enero

126 Ibid.

127 Ibid., p. 546.

de 1909, aceptó las modificaciones generales al convenio de concesión, siempre que se celebrase un nuevo contrato. Para hacerlo, la empresa movilizó a uno de sus directores, Julio Patiño, a Bogotá para gestionar directamente frente al gobierno el nuevo contrato, el cual fue firmado el abril de 1910; sin embargo Patiño falleció pocos días después y la Empresa rechazó el nuevo contrato aduciendo que lesionaba los intereses de terceros; el gobierno protestó las razones, pues el contrato había sido firmado por un agente autorizado de la compañía y por tanto tenía pleno vigor¹²⁸.

Frente a estas diferencias, el gobierno envió el contrato al Congreso y la compañía comisionó a Toomer J. Fletcher para entenderse con el gobierno en Bogotá. La nueva propuesta de la compañía pretendía aumentar los recursos obtenidos por la empresa a £2'202.000 sin haber culminado y puesto al servicio aún ni siquiera los primeros 20 kilómetros de la ruta; además, la prensa de la época denunció al menos 14 convenios realizados por la empresa en Europa sin que el gobierno fuera informado, los cuales formaban parte de un elaborado esfuerzo especulativo en perjuicio de los recursos públicos y constituían verdaderos carruseles de contratación entre los concesionarios originales, la recién formada compañía y especuladores de París y Londres. Para rematar, la compañía exigía además el pago de £157.974 por daños y perjuicios ocasionados por el gobierno al retrasar las autorizaciones y las firmas de los convenios mencionados¹²⁹.

Estas nuevas emisiones sin respaldo generaron una airada protesta del gobierno colombiano, que inició acciones contra estas emisiones sin autorización, y encargó en 1909 al abogado inglés Gore Browne del asunto en Londres. Este se refirió a la compañía en los siguientes términos:

... por lo que sé, la Compañía es simplemente una cáscara, y no ha suministrado el capital por sí misma sino que está tratando de conseguir todo el dinero requerido, disponiendo desesperadamente de los bonos que llevan la garantía del gobierno [...] parece que se han gastado todo el producido de la primera emisión de bonos sin haber

128 *Ibíd.*, p. 547.

129 *Ibíd.*, p. 547-549.

comenzado la construcción de una extensión digna de considerarse y que ahora la Compañía está sin recursos pecuniarios¹³⁰.

Por supuesto, la compañía se defendió de las acusaciones por medio de su representante Fletcher, quien argumentó que las acciones se hicieron ajustadas a las autorizaciones otorgadas a la empresa¹³¹. En medio del pleito se recibieron los primeros 20 kilómetros, los cuales sólo fueron entregados el 2 de junio de 1910, para lo cual se comisionó como agente interventor a Pedro de Francisco, quien recorrió la obra con una locomotora y 10 góndolas con un peso total de 102 toneladas a una velocidad de 35 km/hora. En el contrato original no se establecieron las dimensiones de las traviesas, por lo cual debió hacerse una nueva modificación para especificarlas en un total de 1.412 por kilómetro; así mismo, se hizo una salvedad para recibir los puentes de madera entregados con la condición de que se reemplazaran por unos de hierro al cabo de 15 o 20 años de funcionamiento. Se recibieron también dos locomotoras de 31 toneladas, dos carros para cargar leña, 30 góndolas, dos carros cubiertos, diez carros de empuje, un martinete a vapor para clavar pilotes, una grúa de vapor con capacidad de ocho toneladas montada en un carro, tres talleres provisionales y líneas telefónicas hasta Bucaramanga¹³².

A pesar de los claros excesos en la renegociación, el gobierno firmó un nuevo contrato en junio de 1912 mediante el cual se aprobaron £1'565.000 para el trayecto total hasta Bucaramanga, al 5,5% anual con un fondo de amortización garantizado por el gobierno. Las emisiones se autorizaron en tres partidas: la primera, de £860.000 para llevar la línea al kilómetro 45; la segunda, por £350.000 a los tres meses después de efectuarse el depósito de la primera en un banco europeo, de la cual se utilizaría una parte para recoger las emisiones anteriores realizadas en París y Londres, y el resto para llevar la línea a Puerto Santos y generar los recursos

130 Montaña, Francisco. *Contratos y estudio sobre el ferrocarril de Puerto Wilches*, Bogotá: Imprenta de El Tiempo, 1911, p. 41.

131 Fletcher, Toomer J. *Gran ferrocarril Central del Norte de Colombia –Puerto Wilches– La verdad de este asunto*, Bogotá: Imprenta de El Nuevo Tiempo, 1911, p. 5-17.

132 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, vol. 2, cit., pp. 554-555.

operativos para culminar la ruta hasta el kilómetro 100; la tercera emisión se utilizaría para culminar la ruta hasta Bucaramanga¹³³.

En contraparte, la Compañía se comprometía a: pagar la mitad de los intereses de los bonos durante la construcción, depositando los recursos necesarios en bancos europeos; a terminar la ruta hasta Puerto Santos en 18 meses a partir de la fecha de la primera emisión y partir de un año para concluir la hasta el kilómetro 100; para el último tramo hasta Bucaramanga contaría con un plazo de 18 meses, para un período total de cuatro años. El privilegio de explotación y usufructo se limitaba a 50 años, momento en el cual la propiedad pasaría a la Nación, libre de cualquier deuda o gravamen; así mismo, se liberaba al gobierno de pagar sobre los depósitos realizados por la compañía y se le reintegraban a esta las £25.000 depositadas como anticipo una vez realizada la primera emisión¹³⁴.

El acuerdo también estipuló una regulación de tarifas por parte del gobierno, la obtención, por parte de este, de 150.000 acciones adicionales de la compañía, y la obligación de nombrar un agente en Londres para verificar las operaciones de emisión, además de un ingeniero interventor en Colombia. Una vez firmado el convenio, se pensó que por fin quedarían solucionados todos los inconvenientes, pero los contratistas originales lo rechazaron por no haber autorizado a Fletcher para representarlos en las negociaciones, al tiempo que los nuevos contratistas aprovechaban los intereses del contrato en su propio beneficio: a pesar de las protestas del agente en Londres no entregaron las acciones y continuaron con una política de negociación permanente para obtener cada vez mayores prebendas y menores obligaciones¹³⁵.

La compañía paralizó completamente las obras el 4 de octubre de 1914 por cuenta del estallido de la Primera Guerra Mundial, y el gobierno debió nombrar una junta depositaria que se hiciera cargo del mantenimiento de la parte construida (mientras el gobierno seguía pagando cumplidamente el servicio de la deuda).

133 *Ibíd.*, p. 550.

134 *Ibíd.*

135 *Ibíd.*

Estas tácticas dilatorias llevaron a la promulgación de la Ley 72 de 1915, con la cual se autorizó al gobierno para solucionar definitivamente este negocio mediante un convenio que incluyera a todas las partes involucradas, con el fin de perfeccionar la compra definitiva de los bienes y derechos libres de gravámenes y de posibles demandas futuras.

La negociación debía llevarse a cabo en Bogotá y el convenio final se firmó el 18 de abril de 1918; se incluyeron en él todos los convenios anteriores, incluso los de Patiño y Schmatzer, y los baldíos otorgados con anterioridad a 1906. El valor total se fijó en £300.000, de las cuales la empresa aceptaba haber recibido £25.000 en 1912 –pero no los intereses generados– y los gastos de explotación por el tramo construido que ascendieron a £5.000.

El saldo se entregó en bonos garantizados con el 5% del producto de las Aduanas del Atlántico al 1% de amortización. El valor total de la emisión de bonos fue de £428.580, que la compañía recibió con un 70% de descuento. La negociación se elevó a escritura pública el 13 de febrero de 1920, dando un triste y costoso final a un largo y oneroso negocio en perjuicio de la Nación.

A partir de 1916 la administración del ferrocarril quedó a cargo del departamento, el cual fijó tres recorridos semanales sobre los 20 kilómetros terminados, más un recorrido dominical con tarifas más bajas que permitía el transporte de los mercados. La Asamblea Departamental ordenó la continuación de la obra con recursos aportados por la Nación provenientes de las rentas del tabaco y el 1,5% de lo recaudado por la explotación petrolera en Barrancabermeja; la organización y dirección se encargó a la Junta del ferrocarril de Puerto Wilches, la cual estuvo integrada por el Gobernador, el Secretario de Hacienda y tres personalidades destacadas de la región, escogidas por la Asamblea¹³⁶.

Mediante la Ley 35 de 1917 se apropiaron \$120.000 en bonos de deuda interna, con lo cual se logró el mantenimiento de los 20 kilómetros puestos al servicio. El 1.º de noviembre de 1918 se inauguró el kilómetro 23 y la capacidad instalada se aumentó

136 Bayona y Niño. Ob. cit., p. 167.

con la puesta en servicio de la locomotora “Magdalena”, además de la “Bucaramanga” que ya estaba funcionando; se implementó el servicio de trenes mixtos de carga y pasajeros los días lunes, miércoles y viernes, mientras los trenes de material y servicio de la empresa destinados a la construcción operaban intercalados con los anteriores los días martes, jueves y sábados, y los domingos se ponía en servicio un tren especial para los colonos de la región¹³⁷.

Las tarifas de pasajes era de ¢50 en primera clase y de ¢30 en segunda; cada persona podía llevar hasta 50 kilos de carga y cinco reses que estuvieran destinadas a la región; fue, sin duda, una de las tarifas más generosas de carga y pasajeros, orientada a incentivar la colonización del eje Puerto Wilches-Bucaramanga¹³⁸.

En 1921 se aprobó la Ley 18, mediante la cual la propiedad de la obra se traspasó al departamento, y los bienes, consistentes en un lote en el centro de Bucaramanga, tres terrenos en “Regadero”, el “Llano de don Andrés” y “Morrórico” en la misma ciudad, y la recuperación de 1.140 rieles de los 1.520 que había retenido en Barranquilla la firma *Pineda López y Cía.*, por falta de pago (la diferencia se dio en calidad de pago por el bodegaje desde 1909) se traspasaron a la nueva Junta Administradora del Ferrocarril¹³⁹.

En ese momento se contaba con las estaciones Puerto Nuevo (Puerto Ramos), Puerto Wilches, La Polonia (km. 9), Kilómetro 20 y Kilómetro 23, aunque en la práctica la única adecuadamente dotada era la primera. La estación en el kilómetro 23 se abandonó al anunciarse la construcción de la estación Terminal en el kilómetro 27, la cual fue inaugurada a finales de 1927; de su administración se encargaron, primero, Antonio Meléndez, y luego, Enrique Gómez; de los trabajos se encargó, hasta 1923, Pablo Vanegas.

Los recursos de las exportaciones cafeteras, el incremento de la deuda externa y el pago de la indemnización por Panamá generaron un clima de optimismo y de crecimiento económico en

137 *Ibíd.*, p. 168.

138 Olarte. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga*, cit., p. 33.

139 *Ibíd.*, p. 35.

1923, en lo que se conoce como la Danza de los Millones. Este auge permitió acometer con renovado entusiasmo gubernamental la construcción de ferrocarriles en Colombia, para lo cual se promulgó la Ley 60 de 1923 que permitía la continuación de la obra que quedaba ahora en cabeza del gobierno nacional. En virtud de la misma ley, el Presidente firmó un Decreto en noviembre de ese año, mediante el cual se reglamentó la administración del ferrocarril de Puerto Wilches y se amplió el alcance del proyecto a lo que en adelante se conocería como ferrocarril Central del Norte, Sección Primera.

En 1924 la Sección Primera recibió US\$2'840.317 y la Sección Segunda (Bogotá-Barbosa)¹⁴⁰ US\$2'973.012, lo que constituyó un nada despreciable 23,25% de los recursos recibidos por la indemnización por Panamá. Estos recursos permitieron la importación de una cantidad importante de herramientas y materiales y dos nuevas locomotoras compradas a la *American Locomotive*: una 2-6-2 para tráfico y una 0-6-0 para trabajo. El número de trabajadores se elevó de un promedio mensual de 250 a alrededor de 2.000 para mediados de ese año, y los trabajos se concentraron en llevar la obra del kilómetro 27 al 116 en el sitio de Bocas de Suratá (donde desemboca el río Oro en el Suratá para formar el Lebrija), bajo la dirección del José Domingo Jácome Niz¹⁴¹.

Con un promedio mensual que se estabilizó en 1.700 trabajadores, la obra llegó hasta el kilómetro 50¹⁴² en Sabana de Torres y la explanación llegó al kilómetro 116. La inauguración en Sabana de Torres se llevó a cabo el 23 de julio de 1925 con la presencia del

140 La construcción y operación de esta sección se discutirá en el siguiente acápite.

141 Bayona y Niño. Ob. cit., p. 169.

142 Del kilómetro 50 (en el sitio del Almendro) partía un pequeño ramal particular de 13 kilómetros de longitud, con una trocha de 60 centímetros, de propiedad de la Compañía *Lobitos Oilfields* que conectaba con los pozos petroleros de dicha empresa en lo que se denominó Campo de los Almendros, cerca al ferrocarril de Puerto Wilches. La línea operó desde 1925 hasta 1945 aproximadamente, cuando devolvieron la concesión por problemas de rentabilidad, y llegó a tener cuatro locomotoras, dos carros de pasajeros, seis de carga y diez carrotanques (Poveda. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 554).

presidente Pedro Nel Ospina, del Ministro de Obras Públicas, el Gobernador y otros funcionarios. Un mes más tarde se inauguró un hotel en Puerto Wilches para atender el incremento de pasajeros a través del municipio. La inversión total entre 1923 y finales de 1925 ascendió a \$3'619.776¹⁴³.

Para noviembre de 1924 se registró la compra, por parte del gerente del ferrocarril, José Domingo Jácome Niz, de 50.000 durmientes –de comino o canela– al ciudadano estadounidense Parke Duncan Massey por un valor total de \$40.000. Se pactaron entregas parciales mensuales de no menos de 3.000 y no más de 5.000 durmientes en un plazo de 18 meses¹⁴⁴.

En octubre de 1926 la compañía había pedido el siguiente material rodante para su operación: dos locomotoras tipo 4-8-0¹⁴⁵, diez plataformas, cuatro vagones de primera clase, seis vagones de segunda, cinco vagones de tercera, 16 vagones de carga, y dos vagones para equipaje. En operación se encontraban la locomotora No. 1 “Bucaramanga”, de 27 toneladas; la No. 2 “Magdalena”, de 27 toneladas, la No. 3 “José D. Jácome Niz” de 15,5 toneladas; la No. 4 “Pablo Vanegas” de 21 toneladas; dos locomotoras adicionales de 45 toneladas en proceso de armado en los talleres¹⁴⁶; tres autoferros de inspección en “regular estado”; tres vagones de pasajeros de 1.^a clase con una capacidad de 44 pasajeros, cinco vagones de 2.^a clase con las mismas especificaciones que los de 1.^a clase; 12 vagones

143 Bayona y Niño. Ob. cit., p. 170.

144 AGN, Sección Ministerio de Obras Públicas, Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. *Contrato sobre la compra de durmientes*, Tomo 623, ff. 6v-9r.

145 El Ingeniero Jefe Mecánico de los Ferrocarriles Nacionales, P.C. Dewhurst, informó que estas eran unas locomotoras *Kitson-Meyer* de 94 toneladas, con una velocidad de arrastre de 16 a 20 kph. Este tipo de locomotora era del tipo Mountain. AGN, Sección Ministerio de Obras Públicas, Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. *Comunicación al Ingeniero Director General de Ferrocarriles*, 1.º de septiembre de 1926, Tomo 623, f. 63v.

146 Estas locomotoras procedían del ferrocarril de Cundinamarca. AGN, Sección Ministerio de Obras Públicas, Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. *Acta de entrega que de la empresa hace el Gerente saliente Sr. José D. Jácome Niz al Gerente entrante Sr. Jacinto Caycedo*, 11 de octubre de 1926, Tomo 623, ff. 197v.

de carga cerrados, cinco jaulas para ganado; una plataforma; 15 góndolas y dos “carritos para leña”. Los semovientes para este momento sumaban 445 mulas de carga al servicio de la empresa¹⁴⁷.

Para octubre de 1926 la empresa tenía en explotación la línea comprendida entre las estaciones de Puerto Wilches (km. 0) y La Gómez (km. 43), aunque en condiciones técnicas deficientes por el mal balastado de la ruta, y se encontraban en estudio los trayectos hasta Bocas de Surata y Bucaramanga. Para esa misma época el ferrocarril contaba con dos hospitales: el Central en Puerto Santos y el de Cáchira; así como una enfermería en La Vega y con un médico ambulante que tenía su residencia en La Vega del Pato¹⁴⁸.

En noviembre de 1927 comenzaron las primeras inspecciones a las obras, debidas principalmente a las denuncias que se venían registrando sobre el desgüeño administrativo, los considerables retrasos en el tendido de los rieles, la insuficiente e inadecuada cantidad de personal, las condiciones de abandono de los edificios de la empresa, el deterioro del material rodante y su desuso, y el incumplimiento en los pagos. En la visita realizada por el Ministerio de Obras Públicas se pudo constatar que la obra sólo había avanzado un kilómetro en 10 meses, aunque las explicaciones se habían realizado a buen ritmo y lo construido se encontraba en relativo buen estado; también se verificó que la empresa contaba con un material rodante adecuado, el cual incluía diez locomotoras (dos de 35 toneladas, dos de 24 toneladas, dos de 45 toneladas, dos de 60 toneladas y dos pequeñas locomotoras a gasolina de siete toneladas), así como vagones de pasajeros, carga y ganado suficientes para atender el servicio; así mismo, se pudo evidenciar un esfuerzo por mejorar y construir nuevos edificios, y que los pagos se habían realizado puntualmente¹⁴⁹.

147 AGN, Sección Ministerio de Obras Públicas, Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. *Inventario del 2 de octubre de 1926*, Tomo 623, ff. 122v-155v.

148 AGN, Sección Ministerio de Obras Públicas, Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. *Acta de entrega...*, cit., ff. 199v-200v.

149 AGN, Sección Ministerio de Obras Públicas, Fondo Archivo Histórico

Estas discusiones y denuncias ocurrieron en medio del agotamiento de los recursos obtenidos por la indemnización de Panamá, razón por la cual los trabajos disminuyeron el ritmo sustancialmente y debieron continuar bajo dos modalidades: en primer lugar, bajo gerencia directa de la empresa y, en segundo lugar, mediante contratos con los ciudadanos Sánchez Pardo, José Domingo Jácome Niz y Juan B. González para realizar el desmonte y explanación de los terrenos comprendidos entre los kilómetros 95 y 116, lugar donde quedaría ubicada la estación Café Madrid (cerca de Bucaramanga). No obstante, las denuncias sobre malos manejos y desgüeño administrativo, además de un clima político adverso a la gerencia del ferrocarril, llevaron a la renuncia del gerente Jacinto Caycedo en 1928 y al nombramiento en la misma del antioqueño Eugenio Gómez; en su primer informe al Ministerio de Obras Públicas Gómez se mostró pesimista y reiteró los problemas de carencia de mano de obra calificada, desorganización administrativa y falta de progreso de la obra, entre otras irregularidades. Frente al informe, la Contraloría realizó una investigación que corroboró los hallazgos del recién nombrado gerente y denunció el excesivo costo por kilómetro, que para este año ascendió a \$170.000, lo que la configuró en una de las líneas más costosas del continente¹⁵⁰.

Entre 1927 y 1929 se inauguraron varias obras importantes: en primer lugar, el Hospital Arbeláez en la estación Bocas, con capacidad para 100 pacientes; el 6 de mayo de 1928, la estación Chispas en el kilómetro 70,5; el 4 de marzo de 1929 la estación Vanegas, nombrada así en homenaje al ingeniero Pablo Vanegas; y el 24 de abril del mismo año, la estación El Conchal en el kilómetro 95¹⁵¹.

Durante este período la empresa contó con diez locomotoras, 23 carros (entre 1.^a, 2.^a y 3.^a clase), 28 vagones de carga, 20 góndolas y 15 plataformas, nueve autoferros de gasolina, un carro automotor, 40 volquetes y una grúa montada. Una de las mayores dificultades fue la construcción de dos puentes sobre el río Lebrija

de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. *Informe del Visitador General de Ferrocarriles sobre el ferrocarril Central del Norte, Sección Primera*, 26 de noviembre de 1926, Tomo 623, ff. 305v-341v.

150 Olarte. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga*, cit., p. 43.

151 Bayona y Niño. Ob. cit., p. 170.

(de 72 y 40 metros de luz) y de varios puentes de luces variables a lo largo del recorrido¹⁵².

IMAGEN 7 ESTACIÓN CAFÉ MADRID



Fuente: Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*, cit., p. 26¹⁵³.

El 6 de mayo de 1928 se dio al servicio el kilómetro 63 y se importaron los materiales para continuar hasta El Conchal en el kilómetro 95. Sin embargo, en el tramo comprendido entre los kilómetros 62 y 96 ocurrieron constantes derrumbes debido al diseño insuficiente de drenajes que volvieron inestable la bancada. Para agravar la situación, los contratos de remoción de los derrumbes se concertaron a precios elevados con los mismos contratistas que habían construido el trayecto sin las condiciones técnicas adecuadas, y quienes eventualmente reconstruirían lo dañado a expensas del erario público sin que ninguna autoridad, ni los ingenieros interventores elevaran voces de protesta. Esta situación fue duramente criticada en la prensa regional, en donde se denunció el despilfarro y la evidente malversación de dineros de la Nación¹⁵⁴.

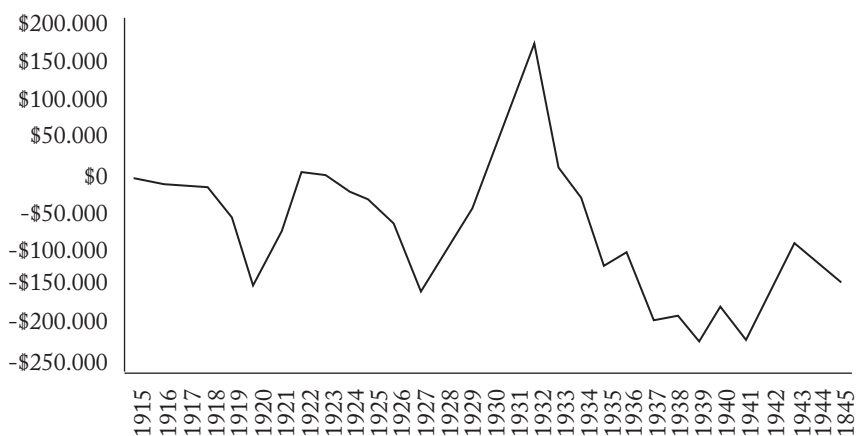
152 Ortega. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país*, cit., p. 76.

153 En el costado superior izquierdo de la imagen se puede observar la carretera que conectaba la estación Café Madrid con Bucaramanga.

154 *Ibíd.*, p. 43, y Olarte. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga*, cit., p. 43.

No obstante, la crisis económica de finales de la década tuvo un impacto profundo sobre el ferrocarril, puesto que el gobierno nacional debió limitar los fondos disponibles, despedir cerca de la mitad de los obreros y rebajar los salarios de los demás, lo que generó un fuerte clima de movilización social en la región. Las obras se paralizaron en 1930, aunque la Sección Primera logró la adjudicación de algunos fondos para llevar la obra hasta el kilómetro 109 en la estación Bocas de Rionegro. La obra se mantuvo en este punto la siguiente década y la conexión con Bucaramanga se realizaba por medio de una carretera de 15 kilómetros¹⁵⁵.

GRÁFICA 2
RESULTADOS DEL FERROCARRIL DE PUERTO WILCHES
(1915-1945)



Fuente: ver Anexo A.

Las dificultades económicas de principios de la década de 1930, sumadas a las duras medidas laborales y al fortalecimiento de los movimientos sociales de izquierda en los primeros años de la República Liberal, se conjugaron con el fortalecimiento del Partido Socialista Revolucionario al interior de algunos sectores de los trabajadores del ferrocarril y de la industria del petróleo en la región. En este contexto, el 27 de julio de 1929 un grupo de trabaja-

155 Bayona y Niño. Ob. cit., p. 171.

dores se tomó la estación La Gómez y atacó el cuartel de policía, la oficina de tráfico y el almacén de la compañía¹⁵⁶.

El ataque, mal coordinado y ejecutado, se realizó con algunas armas de fuego y machetes, y al parecer estuvo instigado por una supuesta llamada a la insurrección general en el país por parte de líderes socialistas en Bogotá. La asonada duró cinco horas, hasta que Pedro A. García, alcalde de Puerto Wilches, y un grupo de policías llegaron en el tren hasta La Gómez y se enfrentaron a los trabajadores armados. En el enfrentamiento murieron tres trabajadores, quedando heridos varios de ellos (se registró el asesinato del Jefe de Talleres, Luis Umaña Rivas, a manos de uno de los trabajadores del levantamiento, Felipe Ruiz), y, por supuesto, hubo múltiples pérdidas materiales¹⁵⁷. Aunque fue un hecho aislado, es un indicador significativo del cambio de las condiciones económicas, políticas y sociales de finales de la década de 1920 y principios de la de 1930.

En 1932 se realizó un cambio general en la administración de los ferrocarriles, y de su manejo se encargó el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales –CAFN–. A pesar de un aumento en el flujo de carga, este año también se registraron pérdidas debido, entre otras razones, a los altos costos de operación, también a que parte de la obra se había ejecutado sin las condiciones técnicas requeridas y se encontraba sin balastar, no había maquinaria suficiente para la remoción de derrumbes, y ya se sentía la fuerte competencia generada, de un lado, por la recién inaugurada carretera Bucaramanga-Bogotá y de otro, por la que conectaba a Bucaramanga con Sabana de Torres¹⁵⁸.

Con la idea de acometer finalmente la obra hasta Bucaramanga se aprobó la Ley 204 de 1936, en la que se estipuló que se debía realizar en dos partes: el primer tramo de Bocas de Rionegro a Bocas de Surata (lo que sería más tarde la estación Café Madrid), y el segundo, de este punto hasta Bucaramanga. Sin embargo, se espe-

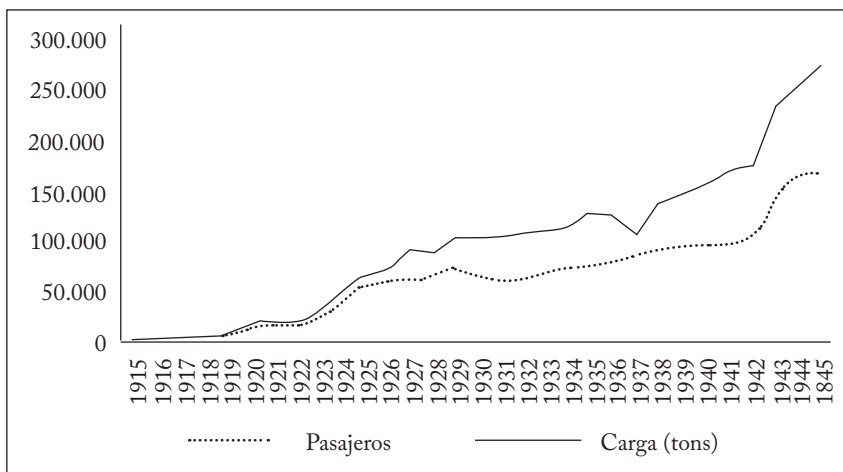
156 Olarte. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga*, cit., p. 44.

157 *Ibíd.*, p. 45.

158 Bayona y Niño. *Ob. cit.*, p. 171.

cificó que, en caso de no poder llevarse a cabo el segundo tramo, se pavimentaría la carretera que unía los dos puntos mencionados¹⁵⁹.

GRÁFICA 3
MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y CARGA (TONELADAS)
EN EL FERROCARRIL DE PUERTO WILCHES (1915-1945)



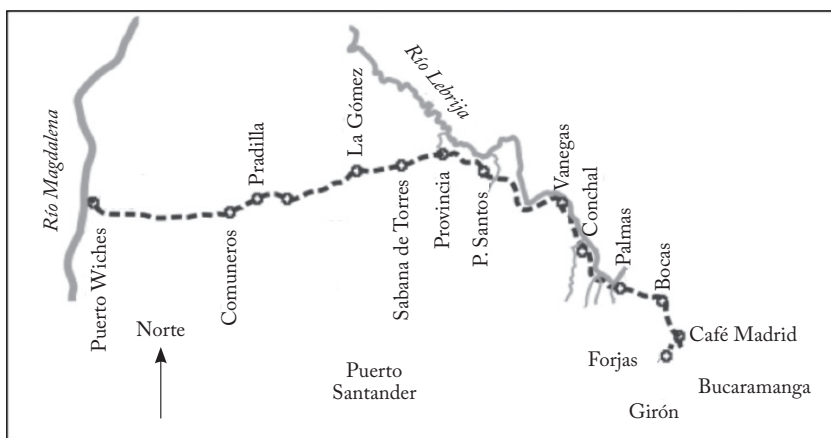
Fuente: ver Anexo A.

Las obras en la estación Café Madrid se terminaron finalmente el 8 de abril de 1941, pero se desestimó la expansión hasta Bucaramanga por ser considerado en Bogotá como un capricho regional innecesario. En esta estación se construyó el patio de maniobras para trenes, se terminaron las obras complementarias del acueducto y de las bodegas de carga, así como el traslado definitivo de las oficinas administrativas de La Gómez a esta estación. Con estas obras y traslados, la estación Café Madrid se convirtió en el centro de operaciones que eventualmente contaría en la década de 1950 con un pequeño ramal de 1,5 kilómetros que conectó con la fábrica de Cementos Diamante y más tarde, en la década de 1960, con uno de tres kilómetros con la empresa Forjas de Colombia¹⁶⁰.

159 Olarte. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga*, cit., p. 48.

160 *Ibíd.*, p. 50.

MAPA 5 FERROCARRIL DE PUERTO WILCHES



Fuente: Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*, cit., p. 25 (modificado por el autor).

La carga transportada por el ferrocarril no presentaba un patrón dominante, sino que obedecía a distintos momentos y negocios en los que predominaron los combustibles, el yeso en bruto, la arena y el café. Sus principales usuarios fueron la Federación Nacional de Cafeteros, Ecopetrol y algunas de sus filiales, Peldar, y las mencionadas Cementos Diamante y Forjas de Colombia¹⁶¹.

A comienzos de la década de 1960, con la integración oficial con los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, se realizó el empalme con el ferrocarril del Atlántico en la estación El Cruce. Esto implicó la modificación del ancho de la trocha del ferrocarril en Santander de un metro a 0,914 metros (una yarda), que fue el estándar que esta compañía reglamentó en la red férrea nacional a partir de ese momento. Esto implicó la adecuación o la exclusión del material rodante de la compañía¹⁶².

Con la liquidación de la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, durante el gobierno de Virgilio Barco, se integró la empresa a la Sociedad Colombiana de Transporte Ferroviario,

161 *Ibíd.*, p. 52.

162 *Ibíd.*, p. 55

y más tarde, con la descentralización administrativa del sector transporte aprobada en la Ley 105 de 1993, se integró a Ferrovías. Sin embargo, la ruta no quedó integrada a la concesión de la red del Atlántico, pues el deterioro del ferrocarril había llevado a la suspensión del servicio de trenes en 1990 quedando sumida en el abandono total a partir de ese momento¹⁶³.

El gran problema operativo fue la irregularidad del servicio y de los itinerarios. Fueron frecuentes los descarrilamientos no sólo por condiciones naturales, sino por la negligencia en el mantenimiento y la operación de la línea. Las últimas dos décadas de operación estuvieron marcadas, además, por paros y protestas de los trabajadores ferroviarios, que afectaban el servicio al público, el cual se limitaba cada vez más a usuarios locales que lo requerían fundamentalmente para el transporte de alimentos¹⁶⁴.

La construcción de los 127 kilómetros del ferrocarril de Puerto Wilches tomó 70 largos y difíciles años, al cabo de los cuales las razones originales para su construcción ya habían perdido validez, fundamentalmente debido al declive de la industria cafetera santandereana: se convirtió en una línea con pérdidas, sin itinerarios fijos, con una administración ineficaz e incapaz de enfrentar la competencia generada por el transporte terrestre automotor. Eventualmente, la obra se abandonó y los rieles se liquidaron con el final de la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales en 1992.

163 Pachón. Ob. cit., p. 311

164 Olarte. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga*, cit., p. 53.

Conclusión. Del éxito al fracaso, las diferencias entre los proyectos santandereanos

Santander y Antioquia fueron regiones en las se pensó el desarrollo ferroviario de una manera integral, que no sólo buscaron la construcción de una sola línea, sino que eventualmente configuraron sistemas de transporte, aunque pequeño en el caso de Cúcuta, con importantes resultados regionales. A diferencia de Antioquia, aunque se tuvo proyectado un modelo de mayor alcance que permitiera la interconexión al interior de Santander, y con el comercio exterior a través de tres conexiones: al río Zulia, con el Magdalena, y por primera vez, con una interconexión ferroviaria internacional con un país vecino, los resultados finales quedaron truncados por diversos motivos, que tuvieron que ver, entre otros, con el conflicto interno, el tipo de contratación y la voluntad política.

La primera ruta en ser construida, la que conectó a Cúcuta con Puerto Villamizar, es un modelo de eficiencia en la contratación: sus 54,7 kilómetros fueron construidos en los tiempos planteados y las concesiones de tierras no tuvieron ningún aporte directo del gobierno regional o nacional, ni por rendimientos garantizados,

o por subsidios directos; fue una obra construida completamente con capital privado y por ingenieros colombianos, con un fuerte apoyo popular en la región. Los otros dos ramales, al sur y a la frontera, fueron proyectos aunque no tuvieron las mismas condiciones del anterior: tuvieron subsidios directos, garantías de rendimientos, etc., que llevaron a que fuera más difícil su operación económica y financiera.

El del sur fue un proyecto tardío que debió enfrentar los efectos de la crisis en el siglo XX, lo que hizo que los recursos financieros se agotaran y que no pudiera concluirse como se proyectó inicialmente. En el de la frontera, a pesar de ser el primer proyecto de conexión internacional del país, las condiciones variables de la frontera con Venezuela, la política interna y las relaciones bilaterales hicieron que su operación fuera compleja y difícil a lo largo de su corta vida. No obstante, todos los ramales fueron administrados por la empresa del ferrocarril de Cúcuta de manera eficiente hasta su desaparición en 1941. Contó, además, con una ventaja operacional que consistió en su interconexión con el tranvía en la ciudad, lo que permitió la integración del sistema con resultados positivos.

Como se vio, el ferrocarril de Puerto Wilches tuvo una historia muy distinta. Aunque las primeras discusiones para conectar a Bucaramanga con el río Magdalena se dieron a finales de la década de 1860, vivió un ejemplo típico de una seguidilla de contrataciones mal elaboradas, sin los recursos financieros adecuados, con especulaciones irregulares con los papeles respaldados por el gobierno, con las concebidas exenciones tributarias, concesiones de tierras, garantías de intereses y subsidios. Incluso a pesar del escandaloso asunto en Antioquia la *Punchard, McTaggart, Lowther & Co.*, también se vinculó con el ferrocarril de Puerto Wilches, con resultados similares a los de aquella región.

En una muestra de los excesos que se presentaron en los ferrocarriles, esta empresa tardó más de 70 años para terminar 127 kilómetros de ruta en 1942. Aunque fue una ruta en la que hubo un consenso relativo sobre la importancia de la vía, su proceso recorrió los peores escenarios de contratación de las concesiones ferroviarias, así como factores que afectaron por igual a todos los

ferrocarriles como los conflictos o las crisis económicas. Tal vez uno de sus principales defectos en la contratación consistió en que el gobierno no sólo asumió las emisiones de bonos de deuda para su financiación, sino que además garantizó los rendimientos del capital de la empresa, y fortaleció el negocio especulativo antes que el de la construcción.

Además, hubo constantes denuncias sobre malos manejos y desgüeño administrativo, lo que se sumó a la falta de apoyo político a la gerencia del proyecto para sus últimos años de funcionamiento, y provocó un deterioro profundo de la empresa, con importantes sobrecostos de construcción y operación que llevaron a uno de los valores por kilómetro construido más alto del continente para la década de 1930. Finalmente, la ruta nunca llegó a Bucaramanga, sino a unos kilómetros de la ciudad, y al momento de entrar en operación era obsoleta, no cumplía una función clara en el mercado regional; en conclusión, fue un desastre, operativamente hablando, hasta su liquidación en 1992.

Estos ferrocarriles contribuyeron, en particular en el caso cucuteño, a la construcción de una conciencia regional que no sólo debió apelar a las narraciones trágicas o heroicas derivadas de las guerras civiles del siglo XIX, sino que lo hizo a través de un discurso que abarcó las ideas de progreso alrededor de las narraciones de las proezas técnicas, el papel del capital extranjero, la ingeniería “criolla” y la superación de los obstáculos, entre otros elementos.

Bibliografía

1. FUENTES PRIMARIAS

1.1. Archivo General de la Nación, Sección República, Ministerio de Obras Públicas. Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia.

Acta de entrega que de la empresa hace el Gerente saliente Sr. José D. Jácome Niz al Gerente entrante Se. Jacinto Caycedo. 11 de octubre de 1926, Tomo 623, ff. 197v.

Comunicación al Ingeniero Director General de Ferrocarriles. 1 de septiembre de 1926, Tomo 623, f. 63v.

Contrato sobre la compra de durmientes, Tomo 623, ff. 6v-9r.

Informe. 1890, Tomo 430, f. 26v.

Informe del Visitador General de Ferrocarriles sobre el ferrocarril Central del Norte, Sección Primera. 26 de noviembre de 1926, Tomo 623, ff. 305v-341v.

Inventario del 2º de octubre de 1926, Tomo 623, ff. 122v-155v.

1.2. Archivo Particular Juan Camilo Rodríguez (APJCR), Archivo Aquileo Parra.

Cartas de Nicolás Esguerra a Aquileo Parra, 12 de abril de 1876 y 12 de julio de 1878.

Bono de 5 pesos del ferrocarril de Santander.

2. FUENTES DOCUMENTALES

Berti, José Agustín. *Ferrocarril de Cúcuta: informe del presidente a los accionistas*. Cúcuta: Tipografía de M. Lascano e Hijo, 1901.

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

Comisión Investigadora de los Asuntos Relacionados con la Contratación de los ferrocarriles de Antioquia y Santander. *Informe presentado por Comisión Investigadora de los Asuntos Relacionados con la Contratación de los ferrocarriles de Antioquia y Santander*, Bogotá: Imprenta Nacional, 1893.

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

Fletcher, Toomer J. *Gran ferrocarril Central del Norte de Colombia -Puerto Wilches- La verdad de este asunto*, Bogotá: Imprenta de El Nuevo Tiempo, 1911.

Martínez, Rito Antonio. "El ferrocarril de Cúcuta al río Zulía". En: Luis Febres Cordero. *El Terremoto de Cúcuta 1875-1925. Escritos referentes a esta catástrofe, con algunos datos sobre la fisonomía de la población antigua y de la ciudad moderna*, Bogotá: Minerva, 1926.

Ministerio de Obras Públicas. *Conceptos del abogado del Ministerio de Obras Públicas relativos al ferrocarril de Puerto Wilches*, Bogotá: Imprenta Nacional, 1909.

Ministerio de Obras Públicas. *Ferrocarril de Cúcuta al río Magdalena (Informe de la Comisión)*, Bogotá: Imprenta Nacional, 1916.

Montaña, Francisco. *Contratos y estudio sobre el ferrocarril de Puerto Wilches*, Bogotá: Imprenta de El Tiempo, 1911.

Procuraduría General de la Nación. *Proceso sobre los contratos de los ferrocarriles de Antioquia y Santander: Concepto del Procurador General de la Nación y auto de sobreseimiento*, Bogotá: Imprenta de La Luz, 1896.

3. PUBLICACIONES SERIADAS

3.1. Prensa

Arocha, Felipe. “Proyecto de un ferrocarril entre Cúcuta y Puerto Villamizar”, *Diario Oficial*, 6 de septiembre de 1873: 845.

Diario Oficial. “Contrato sobre la construcción de un ferrocarril del lago de Paturia hasta la ciudad de Piedecuesta”, 6 de julio de 1874: 1857-1859.

El Liberal. “¡Menos gobierno en Santander!”, 5 de junio de 1897.

González, Juan N. “Ferrocarril del Norte: informe del ingeniero jefe de la Comisión encargada de rectificar el trazado de la línea”, *Diario Oficial*, 4 de enero de 1875: 2413-2414.

Parra, Aquileo. “Ferrocarril de Paturia”, *Diario Oficial*, 8 de junio de 1874: 1762-1763.

Secretaría de lo Interior i R. Exteriores. “Terremoto de Cúcuta: circular No. 443 al Cuerpo Diplomático i Consular de Colombia en el exterior”, *Diario Oficial*, 3 de julio de 1875: 3002-3003.

Secretaría de lo Interior i R. Exteriores. “Proyecto de un ferrocarril entre Cúcuta y Puerto Villamizar”, *Diario Oficial*, 6 de septiembre de 1873: 845.

3.2. Revistas

Correa, Juan Santiago. "Política monetaria y bancos en Colombia: del federalismo al centralismo económico (1880-1922)", *Cuadernos de Administración* 22, No. 38, 2009: 291-310.

Correa, Juan Santiago. "Banca y región en Colombia, 1850-1880", *Revista de Economía Institucional* 11, No. 21, 2009: 161-178.

Sastoque, Edna, y Mario García. "La guerra civil de 1876-1877 en los Andes nororientales colombianos", *Revista de Economía Institucional*, Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 12, No. 22, 1.^{er} semestre de 2010: 193-214.

3.3. Libros

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

Bayona, Manuel y Judith Niño. "Del camino de Paturia al ferrocarril de Santander". En Silvano Pabón, Carmen Ferreira, Liliana Ruíz et al. *Ensayos de historia regional de Santander*, Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 1995.

Church Johnson, David. *Santander siglo XIX: cambios socioeconómicos*, Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1984.

Caicedo, Julián. *Vida Pasión y muerte del Ferrocarril de Cúcuta*, Cúcuta: Cámara de Comercio de Cúcuta, 1983.

García, Antonio. *Club del Comercio San José de Cúcuta (1880-1930)*, Bogotá: Impresa Ltda, 1980.

Olarte, Augusto. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga (1870-1941): síntesis de una obra discontinua y costosa*, Bucaramanga: Editorial SIC, 2006.

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. 2, Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1923.
- Pérez, Gustavo. *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*, Colombia: Ediciones Cisnecolor, 2007.
- Pérez López, Jaime. *Colombia-Venezuela: economía-política-sociedad (siglos XIX y XX)*. Cúcuta: La Opinión, 2003.
- Poveda, Gabriel. *Carrileras y locomotoras*, Medellín: Fondo Editorial Universidad Eafit, 2010.

Índice onomástico

A

Aduanas del Atlántico, 70, 73, 81
Aguablanca, 36, 43
Aguaclara, 37, 43
Aguadulce, 61
Altoviento, 43
Ambalema, 20
American Locomotive, 83
Ángel, Renato, 48
Antioquia, 15, 18, 93, 94, 116
Aranguren, Juan, 32
Arenosa, 43, 37
Arocha, Felipe, 30, 36
Asamblea Nacional, 74
Ayacucho, 43
Azuero, Vicente, 17

B

Baldwin, locomotora, 42
Banco Central, 73, 74
Banco Nacional, 36
Barbosa, 83
Barco, Virgilio, 91

Barichara, 19, 20
 Barrancabermeja, 62, 81
 Barranquilla, 61, 62, 82
 Belloso, José María, 34
 Bernal, Eusebio, 61
 Bernal, Luis, 61, 65
 Beroles, Aurelio, 52
 Berti, José Agustín, 35, 40, 45, 55
 Berti, Andrés, 32
 Berti, Francisco, 34
 Bobalí, cerro, 44
 Bochalema, 35, 48, 50
 Bocas de Surata, 83, 85, 89
 Boconó, 41
 Bogotá, 27, 32, 60, 63, 64, 65, 66, 72, 74, 78, 81, 83, 89, 90
 Bogotá, café, 23
Bogotá, locomotora, 46
 Bolívar, 15, 18, 116
 Bolívar, escuadrón, 40
Bonet y Compañía, 35
 Bono del ferrocarril de Santander, 33
 Boyacá, 18, 20, 24, 65, 66, 72, 116
 Bremen, 21
Brochete y Lefebvre, 44
 Browne, Gore, 78
 Bucaramanga, 19, 24, 27, 34, 47, 59, 60, 61, 63, 64, 66, 71, 72, 73, 74, 75, 79, 80, 82, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 94, 95
Bucaramanga, locomotora, 75, 76, 82, 84
 Buckley, James Edward, 72

C

Calaluna, 50
 Camacho Roldán, Salvador, 21
 Canal, Leonardo, 38, 39
 Cañaverales, 62
 Caracas, 29
 Carare, 24, 59
 Carare, río, 64

Carbonel, Francisco, 45
 Caribe, 29
 Carora, 35
 Cartagena, 21
 Casas, Francisco J., 71
 Castillo, Elías, 40
 Catatumbo, 47
 Catatumbo, río, 25, 29, 36, 40, 47
Catatumbo, locomotora, 42
 Cauca, 15, 18, 22, 116
 Caycedo, Jacinto, 84, 86
 Cementos Diamante, 90, 91
 Cerro Bravo, 46
 Chicamocha, río, 25
 Cisneros, Francisco J., 34, 35, 38, 39
 Club del Comercio de San José de Cúcuta, 32, 33
 Colombia, 16, 26, 29, 35, 42, 43, 51, 62, 63, 74, 80, 83
 Colón, San Juan de, 43
 Concesión Barco, 44
 Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, 89
Cortés y Cía., 71
 Cortés, Pedro, 74
 Cortés, Enrique, 72
 Cúcuta, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 50, 52, 53, 56, 65
 Cúcuta, Tranvía de, 53, 54
 Cundinamarca, 17, 18, 19, 21, 59, 63, 116
 Curazao, 35

D

Danza de los Millones, 83
 Díaz, Domingo, 30, 32

E

École Centrale d'Arts et Métiers, 32
 Ecopetrol, 91
 El Caimán, 35

El Callejón, 35
El Diamante, 44, 47, 49, 50
El Edén, 43
El Halache, 48
El Naranjo, 60, 61
El Páramo, 35
El Socorro, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 59, 67, 68
Empresa de los Ferrocarriles Nacionales, 91, 92
Escobar, Felipe, 45
Esguerra, Domingo, 75, 76, 77
Esguerra, Nicolás, 34
Estación
 Bocas, 86, 88, 89, 91
 Café Madrid, 86, 87, 89, 90, 91
 Chispas, 86
 Conchal, 86, 87, 91
 El Cruce, 91
 Escobar, 52
 La Donjuana, 47, 48, 50
 La Gómez, 85, 89, 90, 91
 La Polonia, 68, 82
 Pamplonita, 37, 52
 Patillales, 37, 43
 Rosetal, 52, 53, 54
 Salado, 37, 43
 Santander, 43
 Tarra, 43
 Terminal, 82
 Tescua, 50
 Vanegas, 86, 91
Estados Unidos, 27, 48, 75
Estrada e Hijos, Díaz y Cía., 35
Estrada, Joaquín, 32
Estrada, Marco A., 32

F

Faccini, José, 56
Febres Cordero, Luis, 45

Federación Nacional de Cafeteros, 91

Ferrero, Jorge, 45, 48

Ferrocarril

Central del Norte, 27, 63, 83

de Antioquia, 71

de Cúcuta, 26, 27, 29, 34, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 53, 54

de Cundinamarca, 84

de Girardot, 39

de la Frontera, 26, 40, 50, 52, 94

de la Sabana, 69

de Santander, 37, 68

del Norte, 31, 65

de Puerto Wilches, 16, 26, 47, 59, 63, 81, 83, 88, 90, 91, 94, 113, 115

del Atlántico, 91, 92

del Sur, 47, 69, 94

del Táchira, 43, 50

Ferrocarriles Nacionales de Colombia, 91

Ferrovías, 92

Filadelfia, 42

Fletcher, Toomer J., 78, 79, 80

Floridablanca, 68

Forjas de Colombia, 90, 91

Francisco, Pedro de, 79

G

Gaitán, Emilio, 33

Galvis, Alejandro, 53

Gamarra, 46

Gandica, Luis Antonio, 30, 32, 34

García Herreros, Aristides, 30, 32

García Rovira, 18, 19, 71

García, Pedro A., 89

García, Ramón, 35

Girón, 17, 19, 21, 59, 60, 61, 63, 91

Gómez, Enrique, 82

Gómez, Eugenio, 86
 Gómez, Laureano, 45
 González Tavera, Fabio, 44, 47, 51
 González Valencia, Ramón, 44
 González, Juan B., 86
 González, Juan N., 24
 González Vásquez, Juan Nepomuceno, 32, 33, 44, 51
 González, Narciso, 69
Great Northern Central Railway of Colombia Ltd., 74, 77
 Grellet, Francisco, 60, 61
 Grita, río, 37, 42
 Guacharacal, 41
 Guanentá, 17, 18, 20, 24
 Guayabal, 37, 43
 Guayabito, cerro del, 64
 Guerra Civil de 1885, 27, 38, 39, 44, 69
 Guerra Civil de 1895, 27, 39, 51
 Guerra Ruso-Turca, 66
 Gutiérrez, Santos, 17, 61
 Guzmán, Domingo, 30, 32

H

Herrera, Arcadio, 48
 Herrera, Benjamín, 40, 55
 Holguín, Carlos, 38
 Hospital
 Arbeláez, 86
 Central, 85
 de Cáchira, 85

I

Isaac & Samuel, 40

J

Jácome Niz, José Domingo, 83, 84, 86

José D. Jácome Niz, locomotora, 84
Jaramillo, Escipión, 45
Javilla, 37, 43
Jipijapa, sombreros, 23, 62
Joy, Roberto Augusto, 61, 63, 64, 65

K

Kerr Stuart, locomotora, 76

L

La Concepción, 19, 59
La Cúcuta, locomotora, 36
La Emilia, 52
La Esmeralda, 37, 47, 48, 50
La Humareda, 38
La Playa, 35
La Posta, 61
La Unión, 22, 61, 68
La Vega, 35, 85
Leal González y Cía., 44
Lebrija, 17
Lebrija, río, 21, 25, 60, 61, 83, 86, 91
Librada Jáuregui, 34
Llano de don Andrés, 82
Lobitos Oilfields, 83
Lomitas, 37, 53
London & South Eastern Bank Ltd., 77
Londres, 40, 55, 65, 74, 75, 77, 78, 79, 80
Los Ángeles, 41, 61
Los Balcones, 35
Los Cachos, 21
Luján, Elías, 53

M

Magdalena, Estado, 18, 116

Magdalena, locomotora, 82, 84
Magdalena, río, 20, 22, 24, 25, 27, 30, 31, 41, 44, 45, 48, 59, 60, 61, 63, 66, 67, 72, 91
Málaga, 59
Manizales, 46
Manizales, café, 23
Manrique, Laureano, 35
Maracaibo, 21, 29, 30, 48
Mazzei, Elbano, 30, 32
Medellín, café, 23,
Medellín, tanvía de, 43
Meléndez, Antonio, 82
Méndez, Julio, 33, 48
Mil Días, Guerra de los, 22, 23, 39, 41, 55, 72
Ministerio de Hacienda, 72
Ministerio de Obras Públicas, 49, 74, 84, 86
Minlos Brewery & Co., 33
Mompox, 21
Moncó, Justino, 71
Montecristo, 75
Morales Berti, Luis, 39, 45
Morales, Alejo, 51
Morales, Antonio, 48
Morales, Enrique, 35, 51
Moros, 50
Morrórico, 82
Murillo Toro, Manuel, 17
Mutis, Aurelio, 74

N

Nieto París, Rafael, 61

O

Ocaña, 17, 19, 20, 24, 31, 44, 45, 46, 59
Olarte Camacho, 45
Opón, río, 25, 64

Ordóñez, Francisco, 68, 69
 Oripaya, 37, 43
 Oro, río, 83
 Ospina, Pedro Nel, 46, 84

P

Pamplona, 17, 18, 19, 20, 24, 37, 47, 49, 50, 59, 67
 Pamplonita, río, 25, 37, 47, 49, 51
 Panamá, 15, 18, 27, 41, 48, 82, 83, 86, 116
Panama Railroad Co., 66
 París, 77, 78, 79
 París, Joaquín, 61
 Parra, Aquileo, 17, 31
 Partido Socialista Revolucionario, 88
 Patiño, Julio, 72, 74, 78, 81
 Paturia, ciénaga, 31, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66
 Paturia, camino, 60, 62, 63, 67
 Payoa, quebrada, 61
 Peldar, 91
 Pérez, Julio, 30, 32
 Piedecuesta, 19, 21, 63, 64, 65, 66
Pineda López y Cía., 82
 Pinzón, Alfonso, 48
 Pittsburg, 39
Porter Bell, locomotoras, 39, 69
 Primera Guerra Mundial, 47, 80
 Puente Espuma, 53
 Puente Unión, 42, 43
 Puerto
 Encontrados, 40, 42, 43
 Paredes, 61, 62
 Grita, 43
 Santos, 79, 80, 85, 91
 Villamizar, 15, 27, 30, 32, 36, 37, 40, 42, 43, 44, 56
 Wilches, 27, 59, 60, 67, 68, 69, 71, 75, 82, 84, 85, 89, 91
Punchard, McTaggart, Lowther & Co., 70, 94

R

Radicalismo, 17
 Ramos, Abelardo, 67
 Regadero, 82
 Regeneración, 36, 38
 Regules, Eloy, 72
 Reyes, Rafael, 41, 71
 Ridley, William, 64, 70
Riedel y Cabrera & Ferrero, 35
 Rionegro, 17, 21
River Plate Trust, Loan and Agency Co., 34, 40, 55
 Roldán, Antonio, 69
 Rosario, 17, 20, 21, 37, 53
 Ross, Henry F., 65, 66
 Ruiz, Felipe, 89

S

Sabana de Torres, 67, 83, 89, 91
 Salazar de las Palmas, 17, 21
 Salgar, Eustorgio, 17, 68
 Samper, José María, 20
 San Antonio, 37, 50, 52, 61
 San Buenaventura (hoy Puerto Villamizar), 30, 31, 32
 San Eusebio, 61
 San Gil, 19, 21, 59, 66
 San José de Cúcuta, 17, 19, 21, 59, 63
 San Rafael, puente de, 47, 53, 54
 Sánchez Pardo, 86
 Santa Ana, 61
 Santa Marta, 21
 Santander, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 47, 50, 53, 59, 60, 61, 62, 65, 66, 68, 69, 71, 72, 91, 93, 116
 Santander, locomotora, 68, 70
 Santos, Eduardo, 52
 Sarare, 48
 Schmatzer, Fernando Raoul de, 72, 74, 81

Serrano, Manuel, 39
 Slane, George, 44
 Sociedad Colombiana de Transporte Ferroviario, 91
 Sogamoso, río, 25, 34, 59, 62, 65
 Soto, provincia de, 17, 18, 19, 20, 24, 31, 63, 67
 Soto del Corral, Jorge, 49
 Soto, Foción, 30, 32, 38
 Soto, Francisco, 17
 Soto, Rudesindo, 32, 34
 Suárez, río, 21, 25, 34
 Suratá, río, 83

T

Táchira, río, 50, 51
 Tamalameque, 44, 45
 Tesorería Nacional, 74
The City Safe Deposit Agency Company Ltd., 75
 Tolima, 18, 23, 116
 Torres Elicechea, Camilo, 77
 Torres Mariño, Rafael, 35, 51

U

Umaña Rivas, Luis, 89
 Urquinoa, Ildefonso, 32

V

Valenzuela, Ulpiano, 61
Vanegas, locomotora, 84
 Vanegas, Pablo, 82, 86
 Vargas Santos, Gabriel, 40
 Vargas Vila, José María, 38
 Vega Rangel, Antonio, 48
 Vélez, 18, 19, 20, 21, 24, 59
 Venezuela, 20, 22, 24, 29, 30, 37, 38, 40, 42, 43, 50, 51, 52, 75

Vengoechea, Julio, 48
Villamizar, José Joaquín, 45
Villamizar, José María, 74
Villamizar, Vicente, 69
Volkman, Gustav, 74

W

Wilches, Solón, 36, 62, 67, 69
Wolf, Virginia, 34

Y

Yeatman, Y. P., 51

Z

Zaldúa, Francisco Javier, 17
Zapata, Dámaso, 35
Zapata, Felipe, 69
Zapatoca, 24
Zipaquirá, 61
Zulia, río, 25, 29, 31, 33, 36, 37, 39, 40, 42, 43

Anexos

ANEXO A MOVIMIENTO DEL FERROCARRIL DE PUERTO WILCHES (1915-1945)

Año	Pasajeros	Carga (ton)	Ingresos	Egresos	Balance
1915	1214	1065	\$ 4.267,00	\$ 11.170,00	\$ (6.903,00)
1916	1694	1184	\$ 4.424,00	\$ 17.800,00	\$ (13.376,00)
1917	2497	1395	\$ 4.618,00	\$ 20.312,00	\$ (15.694,00)
1918	3191	959	\$ 5.227,00	\$ 24.640,00	\$ (19.413,00)
1919	4206	1215	\$ 18.312,00	\$ 68.653,00	\$ (50.341,00)
1920	11739	2807	\$ 17.602,00	\$ 167.136,00	\$ (149.534,00)
1921	15652	4160	\$ 29.080,00	\$ 113.631,00	\$ (84.551,00)
1922	16519	4640	\$ 38.379,00	\$ 34.532,00	\$ 3.847,00
1923	22579	3404	\$ 51.606,00	\$ 47.633,00	\$ 3.973,00
1924	32979	10270	\$ 62.864,00	\$ 89.113,00	\$ (26.249,00)
1925	52601	13074	\$ 114.336,00	\$ 151.960,00	\$ (37.624,00)
1926	54701	16664	\$ 143.712,00	\$ 208.442,00	\$ (64.730,00)
1927	61852	26622	\$ 231.706,00	\$ 390.749,00	\$ (159.043,00)
1928	58000	28502	\$ 270.904,00	\$ 382.838,00	\$ (111.934,00)
1929	71971	30433	\$ 370.820,00	\$ 434.446,00	\$ (63.626,00)
1930	62645	36697	\$ 391.245,00	\$ 387.214,00	\$ 4.031,00
1931	62315	39418	\$ 404.371,00	\$ 310.320,00	\$ 94.051,00
1932	63895	42319	\$ 417.497,00	\$ 242.642,00	\$ 174.855,00
1933	68106	44418	\$ 380.419,00	\$ 374.208,00	\$ 6.211,00
1934	70204	45008	\$ 399.618,00	\$ 436.428,00	\$ (36.810,00)
1935	75418	49415	\$ 374.218,00	\$ 494.312,00	\$ (120.094,00)
1936	76599	48219	\$ 396.514,00	\$ 498.515,00	\$ (102.001,00)
1937	85666	19432	\$ 366.194,00	\$ 564.529,00	\$ (198.335,00)
1938	87318	51399	\$ 400.206,00	\$ 587.424,00	\$ (187.218,00)
1939	92416	54008	\$ 412.628,00	\$ 633.218,00	\$ (220.590,00)

Año	Pasajeros	Carga (ton)	Ingresos	Egresos	Balance
1940	97970	58963	\$ 454.479,00	\$ 626.141,00	\$ (171.662,00)
1941	97371	73032	\$ 515.654,00	\$ 733.289,00	\$ (217.635,00)
1942	106923	68637	\$ 486.703,00	\$ 638.598,00	\$ (151.895,00)
1943	141562	89038	\$ 650.627,00	\$ 739.008,00	\$ (88.381,00)
1944	159845	93688	\$ 705.897,00	\$ 817.119,00	\$ (111.222,00)
1945	173412	101980	\$ 892.861,00	\$ 1.034.334,00	\$ (141.473,00)

Fuente: Bayona y Niño. Ob. cit., p. 173.

ANEXO B

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.

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)

Colegio de Estudios Superiores de Administración CESA
Este libro se terminó de imprimir en julio 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 4**

En este libro se analizan la construcción y operación de los ferrocarriles de Cúcuta y de Puerto Wilches, los cuales presentan contrastes y paradojas interesantes: de una parte, la línea de Cúcuta a Puerto Villamizar fue un modelo de eficiencia atípico en la construcción de los ferrocarriles del período al ser culminada en los tiempos y presupuestos asignados por ingenieros nacionales, mientras que, por otra, las líneas a la Frontera y al Sur, y el ferrocarril de Puerto Wilches expresaron, en mayor o menor medida, los excesos y defectos de las concesiones ferroviarias de la época. Estos ferrocarriles, asociados a la producción cafetera del oriente del país, reflejaron la esperanza del progreso en el siglo XIX, aunque no siempre esta se hizo realidad debido principalmente al convulso escenario político del Santander decimonónico.

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)*; y *The Panama Railroad Company o cómo Colombia perdió una nación*; actualmente se desempeña como Secretario General y Director de Investigación en el Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA–.



Colegio de Estudios
Superiores de Administración

