

DEL DEPARTAMENTO A LA NACIÓN: POLÍTICA PÚBLICA E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES

Juan Santiago Correa R¹

La culminación del Túnel de La Quebra y la interconexión con el Ferrocarril de Amagá, ahora de propiedad departamental, no pudo llegar en un momento más difícil. Los altos niveles de endeudamiento con el que se terminó la década del veinte tendrían que enfrentar la crisis con la que comenzaron los años treinta, lo que implicó el comienzo de un proceso de deterioro económico y operativo que culminó con la venta del Ferrocarril de Antioquia a la Nación.

Esta venta, aunque ventajosa para Antioquia, significó la última etapa en la vida útil del Ferrocarril, pues a pesar de considerar que esta operación económica facilitaría la interconexión con la red nacional y, con esto una homogenización de las tarifas y una racionalización del transporte de carga con el resto del país, en la práctica los índices de operación comenzaron un rápido deterioro que llevaría al abandono casi total de la ruta férrea.

Para estudiar este proceso, el capítulo se ha dividido en tres secciones. En la primera, se evaluará el impacto de la crisis de los treinta sobre la estabilidad económica y operativa del Ferrocarril de Antioquia; en la segunda se analizará el proceso mediante el cual se realizó la transferencia de la propiedad de la línea a la Nación; finalmente, en la tercera sección, se examinará el proceso mediante el cual la línea se integró finalmente a la red nacional.

I. Crisis económica y la operación del Ferrocarril de Antioquia

El inicio de la década de los treinta enfrentó a la economía colombiana con una de las mayores crisis económicas del siglo XX. Debido a esto, y a la mayor precariedad en las cuentas nacionales, la inversión en infraestructura de transporte se redujo drásticamente, sobre todo en el sector de los ferrocarriles. Por ejemplo, sólo en 1929,

¹ Economista de la Universidad Externado, Magíster en Historia de la Universidad Javeriana, candidato a doctor en Sociología Jurídica e Instituciones Políticas de la Universidad Externado. Profesor Asociado del Colegio de Estudios Superiores de Administración -CESA- y Coordinador de la línea en Historia Empresarial del Grupo de Investigación en Innovación y Gestión Empresarial en el CESA.

la inversión pública en este sector se redujo en cerca del 40% en términos reales (Ramírez 2006, 26).

Además, hubo una reducción de las exportaciones y las importaciones, debido a la caída de los precios internacionales, en particular los del café, así como una reducción del crédito disponible, fueron las principales causas externas de la recesión económica del país a comienzos de los treinta (Ramírez 2006, 27).

Debido a esta combinación de factores, el volumen de carga transportada cayó en toda la red férrea alrededor del 30% en 1930. Para el Ferrocarril de Antioquia, esta crisis no pudo llegar en peor momento, pues se acababa de inaugurar el túnel de La Quebra y se había asumido el manejo de la sección Amagá. Por esta razón, los directivos de la empresa debieron suspender la obra en el puente de Jericó y se planteó la posibilidad de vender la obra a la Nación.

En 1930 la carga de importaciones, la más importante, se redujo en unas 8.000 toneladas, lo que significó una disminución del 50%, y la de exportación logró aumentar unas 2.000 toneladas, lo que llevó a que los ingresos pasaran de \$4,4 millones en 1929 a \$3,53 millones en 1930. Esto obligó a sostener sólo los gastos esenciales y el servicio de la deuda, la cual había aumentado tanto por la construcción del túnel como por la línea del Cauca. En 1930, la deuda externa valía \$18'822.728,16 y la interna \$5'765.831 (Poveda 1974, 75-76).

No obstante, como se vio en el capítulo anterior, la empresa logró llevar la obra hasta Bolombolo a principios de 1930 y organizó un servicio de lanchas, mientras se podía continuar hasta La Pintada, con equipos propios, dos puertos y con itinerarios estables; además, a pesar de la crisis la empresa logró terminar la obra hasta La Pintada. Esto permitió una reestructuración de la estrategia financiera en la que se reconvirtió la deuda externa por interna en unos \$1,5 millones, con lo que se evitó parte del impacto por devaluación sobre la deuda en estos años. Sin embargo, la devaluación que siguió a la crisis del 29 hizo que la deuda externa del ferrocarril pasara en 1930 de \$18,8 millones a \$43,2 millones en 1937 (Poveda 1974, 76-78).

En términos de la política general de transportes, con el inicio de la República Liberal (1930-1946) se dieron cambios importantes. En particular, con la llegada de Olaya Herrera al poder en 1930 se realizaron modificaciones en la política de transporte, en los cuales, el Ministerio de Obras Públicas revisó todas las leyes que se habían promulgado hasta entonces, pues se juzgó conveniente eliminarlas y aprobar una nueva legislación en materia de infraestructura de transporte (Ramírez 2006, 29).

En este sentido, el Ministro de Obras Públicas de Olaya, Germán Uribe Hoyos, canceló todos los contratos de construcción y eliminó todos los subsidios de transporte a los gobiernos departamentales, que según Hartwig, habían probado ser ineficientes y una fuente de corrupción. Por tal razón, Uribe llevó al congreso una propuesta para

centralizar la política pública, dándoles a los profesionales una posición dominante en la toma de decisiones y eliminar la mayor parte del impacto de los políticos sobre las decisiones sobre inversión (Hartwig 1983, 105).

Dentro de esa propuesta, la reforma más importante fue la creación del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales (CAFN) al que se le asignaron las funciones de organizar, regular y administrar, con base en principios técnicos y comerciales; la construcción y el mantenimiento de los ferrocarriles; y el manejo de las relaciones laborales. Inicialmente, el CAFN fue creado como una institución independiente y libre de toda influencia política (Ramírez 2006, 29). Aunque la empresa del Ferrocarril de Antioquia seguía siendo departamental, la política general la afectaba de manera directa, pues brindaba el marco general de operaciones.

En sus primeros años de funcionamiento, el CAFN mantuvo casi paralizada la construcción de ferrocarriles, ocasionado por la recesión económica y la guerra con el Perú, así como por una reorientación de la política hacia la construcción de carreteras. Así, entre 1934 y 1935 se construyeron 226 km de ferrocarriles con una inversión promedio del 0,47% del PIB, mientras se construyeron más de 1.000 km de carreteras con una inversión pública promedio del 1,41% del PIB (Ramírez 2006, 36). Por esto, las posibilidades de ampliación e interconexión de la red férrea antioqueña se vieron seriamente limitadas.

Sin embargo, en 1936 se promulgó la Ley 204 que reinició la construcción de ferrocarriles. Esta Ley autorizó al CAFN para que utilizara las ganancias operacionales netas para financiar un programa de construcción y ampliación de la red durante 10 años. Así mismo, se dispuso de una emisión de bonos por US\$ 8'571.429 para financiar la construcción de ferrocarriles (Ley 70 de 1939) logrando que la red aumentara de 3.035 km en 1936 a 3432 en 1946 (Ramírez 2006, 36).

A pesar de este impulso, el CAFN enfrentó graves problemas financieros: la escasez de recursos, la nacionalización de varios ferrocarriles, competencia con carreteras paralelas, altos costos laborales y bajas tarifas, redujeron sus ingresos. Con la nacionalización de la mayoría de los ferrocarriles colombianos, el CAFN debió asumir todos los costos operacionales y laborales de las empresas² (Ramírez 2006, 36).

Además, el programa de reducción de tarifas no estuvo acompañado de un aumento de carga y de pasajeros, con lo que los ingresos netos cayeron continuamente de modo que con frecuencia fueron insuficientes para cubrir sus gastos operacionales. Las tarifas de carreteras eran mucho más altas que las de los ferrocarriles, no obstante estas competían en calidad del servicio, seguridad, puntualidad y velocidad (Ramírez 2006, 36).

² La principal razón de estas nacionalizaciones fueron los pésimos resultados financieros de las empresas.

Por otra parte, las prestaciones sociales de los empleados del ferrocarril eran mayores que las de los empleados del gobierno. Por ejemplo, en 1934 el salario diario de un trabajador del ferrocarril era de \$1,03, mientras que el de un obrero del sector público era de \$0,70. En 1936 era de \$1,16 y \$0,89 respectivamente (Ramírez 2006, 38).

En este contexto, para 1934 se había superado lo peor de la crisis económica pero la empresa debió enfrentar su primera huelga. El Sindicato presentó un pliego de 63 peticiones que no fueron atendidas por la empresa, razón por la cual los ánimos se caldearon y, el uso de la fuerza fue ordenado mediante el Decreto 604 de 1934 expedido por el presidente Olaya. En dicho decreto se declaró el orden público turbado en todo el territorio de la línea férrea, debido al paro de los 1.800 trabajadores del Ferrocarril. La movilización del ejército a lo largo de la línea y los intentos de manifestaciones en la Estación Medellín, finalmente condujeron a una pedrea contra el edificio que fue respondida a disparos por el ejército con la muerte del líder sindical Marco Antonio Santamaría y dos manifestantes más (Echeverri 1974, 179-180).

Debido al escándalo que se suscitó, el Gobierno presionó por una rápida solución que incluyó el cambio a una jornada de 8 horas, mayor estabilidad en el empleo, derecho a vacaciones de acuerdo al tiempo trabajado, pago de horas extras, permiso remunerado por calamidad doméstica, asistencia médica para la esposa del trabajador, pago por merma de capacidad laboral en el trabajo, jubilación especial para los trabajadores sometidos a altas temperaturas, el nombramiento de trabajadores del sindicato en la Junta del Ferrocarril, pago de indemnizaciones y cesantías, libre derecho de sindicalización, apoyo a la Cooperativa Ferroviaria, la creación de un departamento de reclamos por despidos injustos y, periódicas alzas en el valor de los jornales (Echeverri 1974, 180-181). Estos logros sindicales fueron pioneros aún en medio de las reformas laborales introducidas durante algunos gobiernos de la República Liberal y, este contrato colectivo se considera como uno de los primeros de su clase en Colombia.

De otra parte, siguiendo la tendencia nacional y las exigencias de la Asamblea Departamental, el Ferrocarril comenzó, en la década de los treinta, un programa de construcción de carreteras para conectar varias poblaciones con las estaciones en la vía. Este programa permitió inaugurar las carreteras de Bolívar, Jericó y Támesis en 1935 y, posteriormente las de San Roque, Segovia, Fredonia, Valparaíso y Jardín. Este programa de construcción de carreteras fue uno de los más éxitos y, se complementó con el del departamento, lo que permitió que de los 53 kilómetros totales construidos entre 1935 y 1937, la empresa financiara 32 kilómetros (Poveda 1974, 76-78).

A pesar de la crisis, el Ferrocarril de Antioquia emprendió un proyecto para conectar la zona de la desembocadura del río Arma, en el Cauca, con el Puente de "El Oro" en el camino de Santa Bárbara a Aguadas. Este pequeño trayecto, de 12 kilómetros, se conoció como el Ferrocarril Industrial, operó con una infraestructura con un ancho de

vía de 60 centímetros, rieles de 12½ kilos por yarda y, una pendiente máxima del 1%. El equipo rodante empleó pequeñas locomotoras de gasolina de 7 toneladas que arrastraban plataformas de 2 toneladas y, vagones de pasajeros para 10 personas (Tisnés y Zapata 1980, 329, Ortega 1932, 53).

A comienzos de la década, la compañía había invertido en el Ferrocarril aproximadamente \$40.500 en construcción y equipo rodante y, había terminado dos bodegas para carga en los extremos de la línea y, esperaban implementar un esquema de estas características en otros sectores del Ferrocarril de Antioquia en lugar de la construcción de carreteras o de cables aéreos. Sin embargo, el sistema sólo funcionó algunos años y sus rieles fueron levantados dado que no había prestado la utilidad esperada (Tisnés y Zapata 1980, 329, Ortega 1932, 53).

Adicionalmente, se creó el servicio de teléfonos intermunicipales, comenzando a lo largo de la vía y luego extendiendo el servicio. Con la recuperación de la economía, los ingresos por el aumento de la carga y pasajeros también lo hicieron, lo que permitió hacer mejoras en las vías, compras de material rodante y se terminaron nuevas carreteras. Además se construyeron las variantes de La Cristalina y de Pavas, destinadas a reducir las fuertes pendientes de la línea en esta zona y aumentar la capacidad de carga (Poveda 1974, 78).

Así mismo, entre 1938 y 1942 el Ferrocarril de Antioquia construyó para la Nación todo el sector del ferrocarril de la Troncal de Occidente en el Viejo Caldas. En el mismo período se instalaron más de 3.000 kilómetros de líneas telefónicas, se construyó para la Nación el hospital de Puerto Berrío, se adelantó el nuevo enriado de toda la vía, se completó el revestimiento del túnel de La Quebra, se compró nuevo material rodante, se construyeron autoferros en los talleres de Bello, así como carrotanques, góndolas y carros de pasajeros (Poveda 1974, 78).

Las líneas telefónicas del ferrocarril cubrían para este período los municipios de Andes, Amagá, Betulia, Barbosa, Caramanta, Concordia, Cisneros, Don Matías, Fredonia, Girardota, Jericó, Puerto Berrío, Santa Rosa, Santa Bárbara, San Roque, Santo Domingo, Salgar, Támesis, Tarso, Titiribí, Urao, Valparaíso, Venecia y Yolombó, interconectando de esta manera una parte importante del departamento y convirtiéndose en una fuente de ingresos para la compañía. El ingreso por teléfonos fue de \$66.812 en 1938 con fastos de \$35.652 (Poveda 1974, 79).

Tabla 1. Artículos transportados por el Ferrocarril 1940-1949 (miles de toneladas)

Artículo	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949
Café	74,4	64,9	73,0	92,9	72,4	83,0	81,2	69,2	66,5	63,1
Arroz	3,7	3,1	4,8	6,3	6,9	9,9	8,3	7,7	9,4	10,9
pergamino										
Maíz	31,6	31,4	29,8	36,6	39,9	45,7	53,3	41,2	15,3	50,2

Trigo	2,7	2,6	2,9	3,6	3,9	3,9	4,6	3,0	2,5	1,9
Algodón desmontado	8,4	15,0	17,2	26,2	22,4	17,5	24,3	21,8	17,2	22,6
Harina de trigo	1,0	1,0	1,1	2,0	2,2	5,6	2,6	4,9	3,6	5,9
Tabaco en rama	0,8	1,0	1,5	1,7	1,6	2,0	1,6	2,0	2,2	2,0
Papas	3,5	1,8	2,0	1,6	1,9	2,4	2,2	2,2	2,2	4,4
Ganado mayor vacuno	37,0	53,8	55,5	58,0	62,6	63,7	71,8	68,8	79,6	75,6
Manteca	4,2	2,1	2,2	2,0	2,6	3,0	3,1	2,5	2,4	2,9
Carbón vegetal	1,4	1,5	2,0	2,9	3,0	3,3	3,1	2,4	2,2	2,2
Madera de construcción	24,2	26,0	24,4	28,0	31,5	37,4	38,0	34,4	29,4	28,0
Asfalto	0,6	1,0	2,2	2,4	3,3	2,5	2,2	3,1	4,6	5,7
Hulla y lignito	93,3	130,0	144,3	165,1	171,2	174,3	184,3	155,1	183,4	191,5
Fuel oil	1,4	3,1	4,9	5,9	9,6	9,5	9,4	18,3	29,4	60,3
Piedra cal	36,6	55,9	40,7	54,0	54,1	52,5	54,1	48,3	66,9	71,9
Azúcar	6,1	2,5	4,9	5,5	7,7	10,6	9,1	9,2	11,2	21,5
Panela	18,5	18,8	21,2	21,5	24,1	29,2	29,2	30,7	27,1	37,7
Gasolina	11,8	15,3	10,0	14,7	17,4	18,7	23,0	24,0	27,5	41,6
Cemento	3,1	5,7	5,5	6,0	11,6	21,8	33,6	34,8	23,0	35,0
Automóviles nuevos	1,0	1,0	0,5	0,3	0,4	0,3	0,5	0,6	0,9	0,7
Totales	365,3	437,5	450,6	537,2	550,3	596,8	639,5	584,2	606,5	735,6
Índice	100	119,76	123,3	147,1	150,6	163,4	175,1	159,9	166,0	201,4

Fuente: (Poveda 1974, 81).

En términos de las mercancías transportadas, la década de los cuarenta tuvo un comportamiento favorable, permitiendo que el índice de crecimiento fuera no sólo positivo, sino que se duplicó hacia el final de la década. Así mismo, se puede evidenciar el peso significativo de productos como el café, como principal producto de exportación, pero también de artículos típicos de consumo interno como maíz, algodón, piedra cal, azúcar y panela entre otros. También se registra la entrada de automóviles para Medellín por intermedio del Ferrocarril, aunque por el peso transportado no parecen ser una cantidad alta de unidades.

Por otra parte, también es interesante notar los efectos de la conexión con la sección Amagá en el transporte de material combustible, como la hulla y el lignito, de uso típico para el ferrocarril y para la nascente industria de Medellín. La mayor parte de este material, provino de las minas adyacentes a la zona de Amagá, de una importancia estratégica para el departamento.

Además, durante su gobierno, Eduardo Santos inauguró personalmente el esperado empalme con el Ferrocarril del Cauca en La Pintada. Con esto se comunicó por vía férrea el departamento de Caldas, con el río Cauca y el puerto de Buenaventura hacia el sur y, hacia el norte con Puerto Berrío, el río Magdalena y el Caribe (Poveda 1974, 79).

Para 1944, el Ferrocarril transportó 804.611 toneladas de carga y 2'469.362 pasajeros a lo largo de toda la línea; en 1945, se movilizaron 888.332 toneladas y 2'758.935 pasajeros; y, en 1946 el comportamiento fue de 864.503 toneladas y 2'848.844 pasajeros. (Tisnés y Zapata 1980, 333). No obstante, la posguerra de la Segunda Guerra Mundial hizo más profundo el desequilibrio entre ambas secciones del ferrocarril. Para 1945 por cada tonelada conducida por el Magdalena se movían 2,5 a Medellín; y del Cauca se movían 3,45 hacia Medellín por cada tonelada llevada en dirección opuesta (Poveda 1974, 79).

Desde el punto de vista económico y operativo, el deterioro de la empresa comenzó en la primera mitad de la década de 1950, presentando pérdidas a partir de 1955 cuando los pasajeros transportados llegaron al 1'349.878, para caer aún más en 1958 con un total de 779.696 pasajeros. Así mismo, como se puede apreciar en la siguiente tabla, la relación entre producto neto y producto bruto comenzó a caer de forma sostenida a partir de 1944 (Tisnés y Zapata 1980, 334-35).

Tabla 2. Relación entre producto bruto y producto neto (1922-1954).

Año	Producto bruto	Producto neto	Relación
1922	1506608,74	796505,51	52,9%
1923	1827888,11	1089849,81	59,6%
1924	1903521,39	1122780,10	59,0%
1925	2276632,75	1279431,94	56,2%
1926	3050603,01	1579625,33	51,8%
1927	3676554,64	1770645,83	48,2%
1928	3978939,45	1829335,49	46,0%
1929	4136056,31	2089268,02	50,5%
1930	3534267,56	2183423,65	61,8%
1931	2918871,34	1902282,74	65,2%
1932	2603147,71	1643107,60	63,1%
1933	2694331,98	1570817,01	58,3%
1934	3168446,48	1516228,36	47,9%
1935	3479627,50	1735019,64	49,9%
1936	3877501,97	1997967,36	51,5%
1937	4102196,71	2229008,52	54,3%
1938	4565157,44	1905405,95	41,7%

1939	4791255,34	2029179,09	42,4%
1940	4263067,48	1594945,97	37,4%
1941	4662090,48	2001701,03	42,9%
1942	4431646,38	1377711,49	31,1%
1943	5562782,87	2203748,93	39,6%
1944	6202437,61	1872211,95	30,2%
1945	7142014,43	1914244,44	26,8%
1946	7462867,00	1275972,68	17,1%
1947	9581776,22	1968710,69	20,5%
1948	11056744,71	2559935,45	23,2%
1949	12488698,93	3123218,16	25,0%
1950	14111979,56	3318725,38	23,5%
1951	14519318,00	2429815,16	16,7%
1952	15186247,39	2446717,81	16,1%
1953	17957232,61	4881942,39	27,2%
1954	18101837,16	4421330,37	24,4%

Fuente: (Tisnés y Zapata 1980, 334) y cálculos propios

Esta pérdida de dinamismo se refleja en el hecho que en 1955 se inauguró la última obra de importancia del Ferrocarril: el oleoducto. Este tuvo un costo total de \$12'662.770, incluida la variante por el Puente Monumental, y movilizó durante los años que fue propiedad del departamento prácticamente todo el combustible que consumía Medellín (Tisnés y Zapata 1980).

La construcción del oleoducto permitió superar el sistema tradicional de transporte de combustible por medio de vagones tanque en el ferrocarril. La ejecución de la obra estuvo a cargo de la firma *Williams Brothers* quien lo explotó mediante contrato de concesión hasta 1956. La operación fue rentable y permitió que desde 1955 hasta 1960, no sólo hubiera utilidades, sino que estas llegaron a los \$21'823.237,67 (Tisnés y Zapata 1980, 355).

Tabla 3. Cantidades transportadas por el oleoducto (en miles de barriles de 42 galones)

Año	Gasolina	Otros	Total
1955	737,2	181,1	918,3
1956	873,1	366,0	1239,1
1957	879,7	334,8	1214,5
1958	932,7	354,5	1287,2
1959	975,0	380,4	1355,4
1960	1026,3	420,3	1446,6
1961	1217,3*	462,5*	1679,8*
1962	1307,6	510,8	1818,4

Fuente: (Poveda 1974, 80)

*: Cifra aproximada

No obstante, luego de esta inauguración, no se registra ninguna iniciativa de importancia y, por el contrario, la operación general del Ferrocarril se deterioró significativamente a partir de 1955. Así, por ejemplo, el número de accidentes aumentó significativamente, pasando de un promedio anual de 550 hasta 1954 (con registros tan bajos como los 36 descarrilamientos de 1948), para alcanzar los 830 en 1955 y los 1.100 en 1958, aunque bajaron en 1959 a 560 (Poveda 1974, 80).

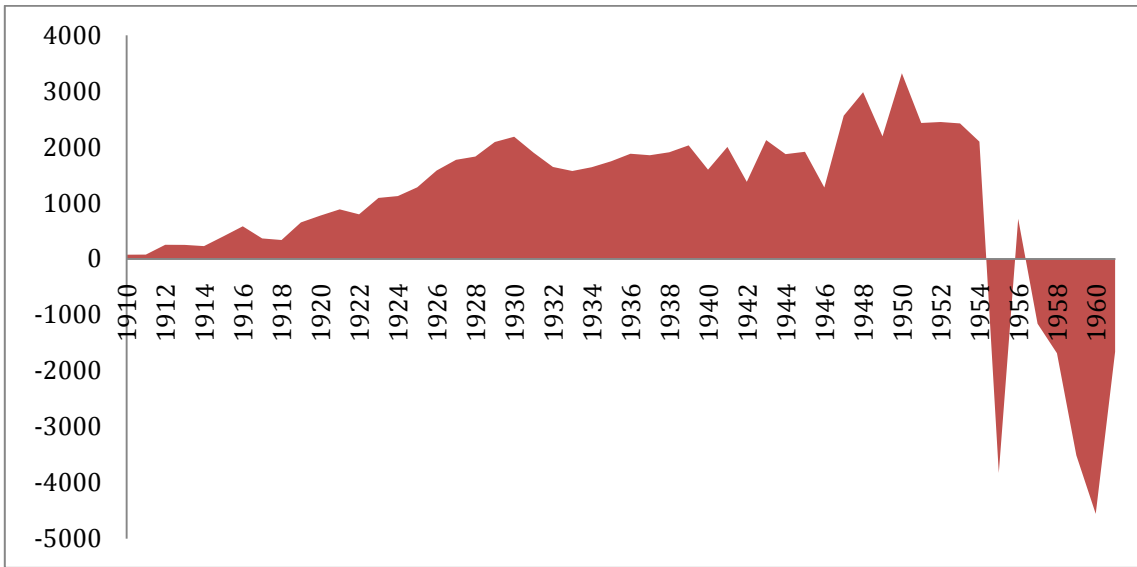
II. El control nacional: la venta del Ferrocarril de Antioquia

La pérdida de dinamismo y la volatilidad de los resultados operacionales para finales de la década de 1950 hicieron que se comenzara a plantear seriamente la posibilidad de vender a la Nación la línea. La iniciativa en ese sentido la realizó en marzo de 1957 el Superintendente Jorge Uribe Jaramillo, al proponerle al gobernador José Roberto Vásquez la venta del Ferrocarril argumentado que, en primer lugar, se crearían enormes problemas al terminar el tramo La Dorada-Puerto Berrío del Ferrocarril del Magdalena, al interconectar con el de Antioquia en términos de tarifas, equipos, servicios y administración; en segundo lugar, abocaba por la conveniencia de unificar una red nacional de ferrocarriles como un sistema más eficiente que los tramos regionales sin interconexión; tercero, el retroceso permanente en los resultados de la explotación del Ferrocarril de Antioquia, a pesar de sus elevadas tarifas; por último, la posibilidad de sanear las finanzas departamentales, cancelando su deuda externa junto con la del Ferrocarril (Poveda 1974, 82).

La iniciativa fue acogida tanto por las autoridades regiones como por la Junta Militar, quienes expidieron el Decreto Legislativo No. 0201 del 20 de junio de 1958 por medio del cual se declaró la compra del Ferrocarril de Antioquia como de utilidad pública y, facultó al gobierno para firmar un contrato con el gobernador del departamento para señalar los términos de dicha negociación (Bravo 1974, 83-84).

Para el gobierno central, la adquisición del Ferrocarril de Antioquia se consideraba como necesaria debido a los avances en la construcción del Ferrocarril del Atlántico y la terminación del trayecto comprendido entre Puerto Berrío y La Dorada, lo que facilitaba la integración de la red nacional; la unificación de itinerarios, tarifas, costos, etc., de las distintas líneas férreas; y el mejor uso de los talleres de mantenimiento y reparación y la asignación eficiente del material rodante existente (Tisnés y Zapata 1980, 337).

Gráfica 1. Resultados operacionales en miles de pesos (1910-1961).



Fuente: (Poveda 1974) y cálculos propios.

Los ingenieros comisionados para el avalúo no pudieron estar en mayor desacuerdo. Guillermo Camacho por parte del gobierno estimaba el valor en \$88 millones, mientras Juan J. Montoya por el departamento lo hacía en poco más de \$240 millones. La diferencia radicaba en que el primero hacía la estimación por el valor en libras, mientras el segundo por el valor de reposición ajustado por la devaluación. Un segundo avalúo del departamento se hizo por \$202,6 millones y por la Nación en \$163,4 millones, para llegar a un acuerdo final de \$190'512.017, quedando excluido de la negociación lo siguiente (Poveda 1974, 83):

- a. La estación de Medellín con todas sus dependencias y terrenos aledaños.
- b. Las minas de carbón.
- c. Los terrenos y otras propiedades fuera de la línea no relacionadas con la explotación ferroviaria.
- d. Las líneas telefónicas intermunicipales y también las de tráfico, por estar éstas en la misma postería.
- e. Las plantas eléctricas situadas fuera del ferrocarril.
- f. El Hotel Magdalena en Puerto Berrío.
- g. El oleoducto.

Tabla 4. Avalúo definitivo del Ferrocarril de Antioquia (precios corrientes de 1960).

Ítem	Cantidad	Valor Parcial	Valor Total
1. Vía			
1.1 Banca			
Estudios y trazado	338k.	\$ 1.830.600	
Rocería y desmonte		183.060	
Movimiento de tierra y roca	13.646.671 m3	44.215.215	

	Nivelación banca		1.830.600	
	Cunetas		366.120	49.523.954
				(13.413.155)*
1.2	Obras de arte			
	Excavaciones	386.056 m3	3.689.924	
	Muros de piedra	89.988 m3	4.762.165	
	Muros de piedra pegada	238.074 m3	22.176.593	
	Concreto reforzado	9.542 m3	4.029.396	
	Tubos de concreto 16"	5.692 m.l	135.856	
	Tubos de concreto 18"	2.722 m.l	81.726	
	Tubos de concreto 28"	2.974 m.l	213.913	
	Tubos corrugados 14"	1.518 m.l	18.034	
	Trinchos	1.448 m.l	163.421	
	Tejones	9.998 m.l	32.393	
	Socavones	1.734 m.l	93.636	
	Puentes metálicos y concreto		5.311.440	
			40.708.496	
	Depreciación de mampostería, etc., así:			
	Berrío - Medellín: 44% sobre \$ 12.127.427			
	Medellín - A. López: 30% sobre \$ 17.231.030		-5.311.440	30.203.120
			-5.169.309	
1.3	Túnel La Quebra (Longitud: 3742 mts).			
	Excavación	118.964 m3	\$18.308.560	
	Entibado	1.227.072 FBM	1.517.161	
	Revestimiento	22.752 m3	6.143.040	
	Caños concreto	1.561 m3	202.300	
	Canalización eléctrica		216.000	
	Depreciación		-1.821.389	24.565.678
				(4.051.289)*
1.4	Túneles Sección Cauca (Longitud: 1017 mts).			
	Excavación	31.645 m3	3.417.660	
	Entibado	916.000 FBM	1.087.020	
	Revestimiento	8.655 m3	2.056.428	
	Depreciación		-590.271	5.970.837
				(1.553.710)*
1.5	Carrilera (Incluyendo colocación y depreciación)			
	Traviesas	698.900 #	3.250.000	
	Balasto	388.000 m3	6.984.000	
	Rieles y accesorios	25.000 Ton. Metr.	19.949.698	5.970.837
				(1.553.710)*
1.6	Terrenos			
	Vía, estaciones y campamentos		3.962.000	
	Taller en Bello		1.298.000	
	Futura Estación Central		2.470.613	7.709.613
				(2.916.990)*

1.7	Edificios			
	Estaciones y oficinas	41.520 m2	5.075.000	
	Campamentos	7.967 m2	601.000	
	Taller en Bello	19.596 m2	3.471.877	9.147.877
				(1.912.203)*
1.8	Varios de la vía			
	Aguas y servidumbres		26.787	
	Instalaciones de agua y combustibles		369.685	
	Balustreras		224.600	621.072
				(142.231)*
2.	Equipo			
	Locomotoras	50 #	10.156.962	10.156.962
	Coches de 1a.	28 #	2.430.240	(4.491.214)*
	Coches de 3a.	56 #	762.500	
	Coches restaurantes	6 #	1.024.800	
	Coches refrigerados	5 #	1.708	
	Coches furgones	9 #	29.280	
	Coches equipo	8 #	51.240	
	Coches auxilio	3 #	7.320	
	Coches tanques	41 #	1.250.378	
	Coches cerrados	256 #	4.830.346	
	Plataformas	85 #	923.784	
	Góndolas	186 #	3.831.105	
	Jaulas de ganado	157 #	1.947.486	
	Autoferrros	19 #	188.189	17.278.376
				(7.255.997)*
3.	Maquinaria, Mobiliario, etc.			
	Maquinaria de taller		\$ 1.898.488	
	Herramientas de taller		290.000	
	Equipo de trabajo		980.000	
	Herramientas de vía		100.000	
	Equipo oficina		300.000	
	Varios de estación Medellín		268.290	
	Automotores		100.000	4.136.778
				(2.508.041)*
4.	Varios			
	Existencia de almacenes		3.000.000	
	Dotación de hospital		317.936	
	Drogas farmacia		76.434	3.394.370
Subtotal				192.892.337
	Menos valor variante de Pavas			-2.380.320
TOTAL				\$190.512.017

Fuente: (Poveda 1974, 84-87)

La Nación asumió contractualmente las deudas que tenía el Ferrocarril de Antioquia, las cuales incluían bonos de deuda externa por valor de US\$9'597.440,12 que se aceptaron como deducción sobre los activos por el 65% de su valor nominal y a una

tasa de cambio de \$6,10 por dólar; también asumió la deuda que el departamento tenía con la *Société Gregg D'Europe* por US\$29.862 con las mismas condiciones anteriores; así mismo, se trasladó la deuda que tenía con los Ferrocarriles Nacionales por \$2'500.000; por último, se transfirió la deuda interna del departamento con un valor aproximado de \$6'871.500 con un descuento del 90% del valor nominal (Bravo 1974, 98).

La venta se perfeccionó el 7 de diciembre de 1962. Con los recursos obtenidos, el departamento constituyó el Instituto Para el Desarrollo de Antioquia (IDEA) y, con las propiedades excluidas las Empresas Departamentales de Antioquia (EDA). La primera institución se creó con carácter departamental mediante la Ordenanza No. 13 del 31 de agosto de 1964, con el objeto de acelerar el proceso de desarrollo económico, social, físico y cultural del departamento, a través del otorgamiento de créditos y garantías para la ejecución de obras de beneficio público en las subregiones antioqueñas (Bravo 1974, 92).

Así, el IDEA ha funcionado como un banco departamental en los municipios antioqueños, permitiendo impulsar proyectos de desarrollo social que de otra manera no podrían tener fuentes de financiamiento disponibles (sólo apoya proyectos que no posean otra fuente de financiación). Además, sirve como organismo asesor y consultor a los municipios que adelantan los estudios de los proyectos sobre los cuales están solicitando financiación (Tisnés y Zapata 1980, 343)

La constitución de las EDA se hizo mediante la Ordenanza No. 49 del 13 de diciembre de 1963, la cual le otorgó autonomía administrativa, patrimonio propio pero sin personería jurídica. Además de los activos mencionados, se les transfirieron los pasivos de corto plazo por un valor de \$24 millones, representados en su mayoría por el pago de salarios, pensiones, prestaciones sociales, créditos bancarios y deuda externa (Bravo 1974, 94-95).

Mediante la Ordenanza No. 22 de 1969 se declaró a EDA como un establecimiento público, lo que les permitió crear su personería jurídica y se le asignó como principales objetivos la prestación del servicio de telefonía local y de larga distancia; el transporte de combustibles por medio del oleoducto o por otros medios; la exploración y explotación de las minas de carbón, concesiones de cal y otras; el desarrollo de la electrificación rural; y todas aquellas obras que se consideraran de manifiesta utilidad para el progreso de Antioquia y la mejora de la prestación de servicios públicos (Bravo 1974, 96).

Esta compra le permitió a la Nación la integración de la férrea nacional. Para el departamento se convirtió en una forma de sanear sus finanzas, pues el ferrocarril daba pérdidas desde 1955; y el gobierno se benefició en la medida en que logró unificar la red, de tal manera que los Ferrocarriles Nacionales podían controlar tarifas, equipos, servicio y administración (Pachón 2006, 286).

No obstante, según sus capacidades para general ingresos, el valor del ferrocarril no llegaba al 35% del valor de la compra y, realmente se encontraba más cercano al avalúo del gobierno. El departamento hizo un gran negocio, pues el gobierno pagó un precio superior a lo que podía producir el ferrocarril y, además, el departamento le transfirió las cargas laborales (Pachón 2006, 288).

III. La integración con la red nacional

Con la incorporación de diversas líneas férreas regionales, para 1963 la red nacional estaba integrada y tenía una extensión de 3.404 km. Incluyendo la División Pacífico que funcionó hasta 1965 la red tenía 5 sectores: División Centrales, División Pacífico, División Antioquia (el antiguo Ferrocarril de Antioquia), División Magdalena y División Santander. La línea del Atlántico que conectaba a Santa Marta con La Dorada (774 km) era la más importante y, estaba conformada por la línea Santa Marta-Fundación con 95 km (1906) y por la línea Fundación-La Dorada con 679 km (1961) (Pachón 2006, 288-89).

Las características del trayecto La Dorada-Grecia (Puerto Berrío), que conectó la División Antioquia con la red nacional, no permitió altas velocidades debido a que en algunos trayectos el terreno era cenagoso y la banca era baja, lo que ocasionaba en épocas de invierno inestabilidad en la vía. Esta línea se unía con Bogotá por medio de un puente entre Puerto Salgar y La Dorada, pero este tramo tenía fuertes pendientes y estrechas curvas, que reducían la velocidad.

El Ferrocarril del Atlántico estaba conectado con Medellín por Puerto Berrío, pero como se ha visto, esta línea cruzaba un terreno montañoso con pendientes máximas de 3,1% y había inundaciones frecuentes en épocas de lluvias. Los bajos recursos con los que contaban los Ferrocarriles Nacionales obligaron a mantener niveles inaceptablemente bajos en la conservación de vías y equipos, lo que ocasionó un deterioro acelerado, interrupciones frecuentes por fallas en las locomotoras, descarrilamientos y, en general un servicio de mala calidad. Las peores condiciones en toda la red nacional se presentaron entre Barbosa y Pradera, pues los puentes y viaductos no estaban diseñados para el peso de la carga ni para usar unidades diesel múltiples, que eran frecuentes en ese entonces (Pachón 2006, 289).

Además de las deficiencias en el mantenimiento, entre 1970 y 1971 hubo en el país un fuerte invierno que deterioró todas las vías. A finales de 1970 la línea Cali-Buenaventura, aguas abajo de Loboguerrero, estuvo interrumpida más de un mes por las crecientes del río Dagua; la línea entre Medellín y Alejandro López estuvo interrumpida por varios meses a causa de un deslizamiento que derrumbó el antiguo

viaducto Puente Soto; en 1973 un derrumbe interrumpió la conexión entre Alejandro López y La Felisa (en la vía Cali-Medellín) y la elevación del río Cauca en 1,5 metros destruyó cerca de 10 km de carrilera (Pachón 2006, 289-90).

Con este último evento, y como consecuencia de la expansión de la red de carreteras, no se rehabilitó este tramo y el Valle del Cauca quedó desconectado del resto de la red férrea. Esta tendencia a sustituir red férrea por carreteras continuó durante la segunda mitad del siglo XX y, en 1986 se eliminaron las vías que por su operación se consideraron antieconómicas. En 1989 se hizo una gran reforma institucional y sólo siguieron operando las líneas de la red del Atlántico, con sus accesos más importantes y la del Pacífico (Pachón 2006, 290).

El sistema se dividió en dos redes, la del Atlántico y la del Pacífico, de acuerdo a las empresas encargadas de su operación. La red del Atlántico, a cargo de la Sociedad de Transporte Ferroviario, quedó conformada por las siguientes rutas: Bogotá-Puerto Salgar (La Dorada); La Dorada-Grecia (Puerto Berrío); Bogotá-Belencito; La Caro-Lenguazaque; El Cruce-Gamarra; Gamarra-Santa Marta (Magdalena); y Medellín-Grecia (Antioquia).

Aunque se conservaron pocas líneas en operación, el mantenimiento era deficiente y, por la inestabilidad geológica, las difíciles condiciones topográficas y climatológicas, las deficiencias en la banca y los viejos trazados y diseños, el resultado fue un mayor deterioro de la vía. En 1972 el estado de las vías en bueno, regular y malo era 1.382, 358 y 1.520 kilómetros respectivamente y, diez años después era de 431, 793 y 1.394 kilómetros (Pachón 2006, 292).

Además, aunque toda la red operaba locomotoras diesel desde 1975, lo que había permitido aumentar la disponibilidad (tiempo útil de trabajo) y el aprovechamiento (tiempo de uso en operaciones rentables) del equipo rodante, el mantenimiento y reparación de las mismas fue problemático debido al tipo de tecnología. Para finales de la década de los ochenta estos equipos eran obsoletos, registrándose pocas compras entre 1975 y 1998 y con un nivel de mantenimiento muy bajo (Pachón 2006, 293).

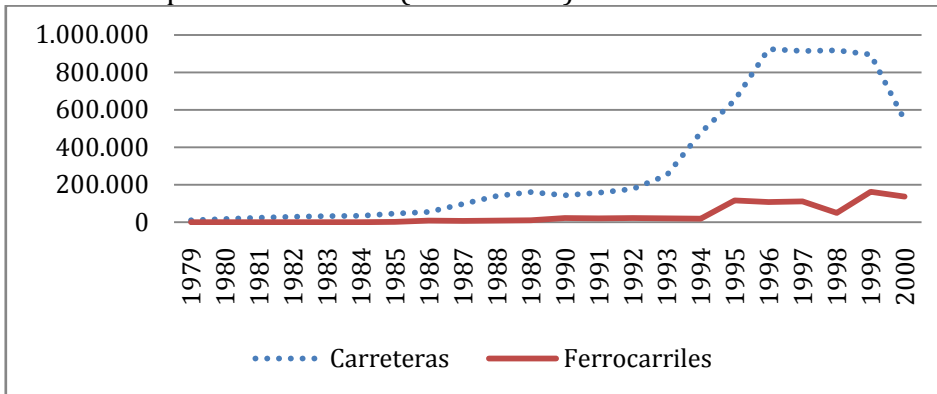
Así, de las 90 locomotoras diesel que operaban en la red en 1979, sólo 42 lo hacían en 1988; la disponibilidad del equipo era del 74,6% en 1979 y del 56,6% en el mismo período. Sin embargo, se registró un aumento de la disponibilidad promedio del uso de los vagones de pasajeros del 46,8% al 61,6%, debido fundamentalmente a la apertura de las rutas turísticas de Bogotá a Nemocón y de Medellín a Cisneros (Pachón 2006, 293).

Sin contar estos trenes turísticos, uno de los principales problemas que afectó el funcionamiento de la red férrea fue la voraz competencia del transporte por carreteras. Este tuvo el apoyo estatal desde la década de los cincuenta, lo cual se

trajo en una serie de inversiones públicas que mejoraron la calidad de la red, en especial de las troncales, con una reducción en los costos de transporte; además, durante parte del siglo XX el precio de los combustibles presentó un descenso que impulsó la industria automotriz; y por último, el inicio del ensamblaje de vehículos a finales de la década de los sesenta (Pachón 2006, 252).

Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, la inversión bruta nacional en infraestructura férrea y carretera presenta una divergencia creciente a lo largo de las últimas décadas del siglo XX, lo cual puso en una clara desventaja a la primera frente a la segunda.

Gráfica 2. Inversión bruta nacional en infraestructura férrea y carretera en miles de millones de pesos corrientes (1979-2000).



Fuente: Datos tomados del Anexo 7 de (Pachón 2006).

Debido a esto, las vías férreas en Colombia quedaron en su mayoría fuera de servicio. Del Ferrocarril de Antioquia quedó poco más que el recuerdo, aunque en la actualidad se encuentra en operación un corto tramo que utiliza la empresa de *Cementos del Nare* para transportar carga al río Magdalena y, la promesa del gobernador de Antioquia Luis Alfredo Ramos de rehabilitar el tren para transportar residuos sólidos y como tren de cercanías. A esta última propuesta se le sumó la del Ministro de Transporte Andrés Uriel Gallego, en la inauguración de la Asamblea del BID en Medellín, donde anunció la apertura en mayo de 2009 de una licitación para la rehabilitación de la vía férrea entre Puerto Berrío y Bello, pero sin entregar mayores detalles sobre la misma (Duque 2009, Palabras del gobernador de Antioquia en la sesión inaugural de la Asamblea del BID 2009).

De otra parte, el presidente de la actual concesión del Ferrocarril de Oeste, Fernando Galvis, sostiene que con los adecuados estudios y con la capacidad de la ingeniería moderna es posible rehabilitar el transporte de carga entre el suroccidente del país y la costa Caribe. Su propuesta consiste en terminar la rehabilitación del tramo entre La Felisa y Zaragoza y, empalmar a través de Antioquia con el Caribe con un sistema bimodal de transporte (férreo y carretera). Aunque reconoce sólo tener estimado el

presupuesto de construcción entre La Felisa y Bolombolo (unos US\$450 millones), pero no tener ningún estudio para el tramo Bolombolo-Puerto Berrío, el cual es absolutamente fundamental para esta idea (Botero 2009).

No obstante, mientras no existan estudios de factibilidad realistas, que analicen con cuidado los costos, el potencial de carga, la integración con otras modalidades de transporte, el impacto económico sobre las empresas de transporte de carga, etc., no será posible adelantar la viabilidad de rehabilitar el Ferrocarril de Antioquia y, este seguirá siendo parte del pasado y de los recuerdos, en ocasiones generosos, que se tiene sobre esta obra.

Bibliografía

- Botero, Laura Victoria. «Occidente se unirá por vía férrea.» *El Colombiano*, 14 de febrero de 2009.
- Bravo, José María. *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: IDEA, 1974.
- Duque, Juan Guillermo. «Un paso más para rehabilitar el ferrocarril.» *El Colombiano*, 17 de abril de 2009.
- Echeverri, Aquiles. *El Ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo*. Medellín: Academia Antioqueña de Historia, 1974.
- El Colombiano*. «Palabras del gobernador de Antioquia en la sesión inaugural de la Asamblea del BID.» 29 de marzo de 2009.
- Hartwig, Richard E. *Roads to reason: transportation, administration, and rationality in Colombia*. Pittsburgh: Pittsburgh University Press, 1983.
- Ortega, Alfredo. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país (1920-1930)*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1932.
- Pachón, Álvaro. «Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia (1950-2000).» En *Infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, de Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 225-548. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2006.
- Poveda, Gabriel. *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Gráficas Vallejo, 1974.
- Ramírez, María Teresa. «Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia (1900-1950).» En *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, de Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 5-224. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2006.
- Tisnés, Roberto María, y Heriberto Zapata. *El Ferrocarril de Antioquia: historia de una empresa heroica*. Medellín: Imprenta Departamental, 1980.