

Los Ferrocarriles Colombianos

EL distinguido ingeniero colombiano Don Alfredo Ortega, que es un prestigioso funcionario público del Ministerio de Obras Públicas de su país, acaba de dar cima a la publicación de una obra de gran interés continental, *Los Ferrocarriles Colombianos*, que desde hacía años había venido publicando. El tomo primero de la referida obra apareció en 1921, el segundo dos años después y ahora, con la publicación del tercero, la termina, narrando todo lo referente a las ferrovías de esa Nación hasta el presente.

Son mil páginas de nutrida composición, que encierran no sólo la historia y paulatino desarrollo de la red y las fotografías de sus principales obras de arte, sino también detalles bastante minuciosos sobre diversos acontecimientos político-financieros regionales, íntimamente conectados con las actividades constructivas de su país, desde los comienzos de la era independiente nacional.

A la vista, pues, de tales informaciones y de otros diversos datos de nuestro archivo personal, hemos creído útil condensar en una corta *Monografía* lo de más interés sobre el referido tema, dejando con ello constancia del mérito de la obra del Ing. Ortega y de nuestros sinceros agradecimientos por el gentil obsequio de que hemos sido objeto.

* * *

Colombia es una Nación estratégicamente ubicada en la extremidad norponiente de Sud América; que mira a dos Océanos, el Atlántico y el Pacífico y cuyos deslindes geográficos son:

Al *Norte*, el Estado de Panamá y el mar Caribe; al *Sur*, la República del Ecuador; al *Oriente*, las de Venezuela y Brasil y al *Poniente*, el mar Pacífico, encerrando así una superficie territorial de 1.2 millones de Kms. cuadrados, poblada por unos 8 millones de habitantes.

El comienzo de su era constructiva ferroviaria data de 1871, en que el reputado ingeniero Don Francisco Javier Cisneros dió principio a sus extraordinarias actividades, construyendo la línea que del puerto Colombia, en el Atlántico, llega a Barranquilla, sobre el río Magdalena (28 Kms.), y desde entonces hasta el presente, tras ingratas vicisitudes político-financieras, de ingrato recuerdo, ha logrado ya entregar a la explotación una red que, en números redondos, suma 3 mil kilómetros, lo que traduce 0.25 Kms. por cada 100 Kms. cuadrados de superficie y 0,35 Kms. por cada 1.000 habitantes de población.

Para que mejor se aquilate la verdadera importancia continental de las anteriores cifras, damos en seguida un cua-

dro, por orden geográfico, en que aparece el kilometraje de las vías férreas, los coeficientes unitarios respectivos relacionados con las superficies y población y

el año inicial de tales construcciones en Sud América.

Helo aquí:

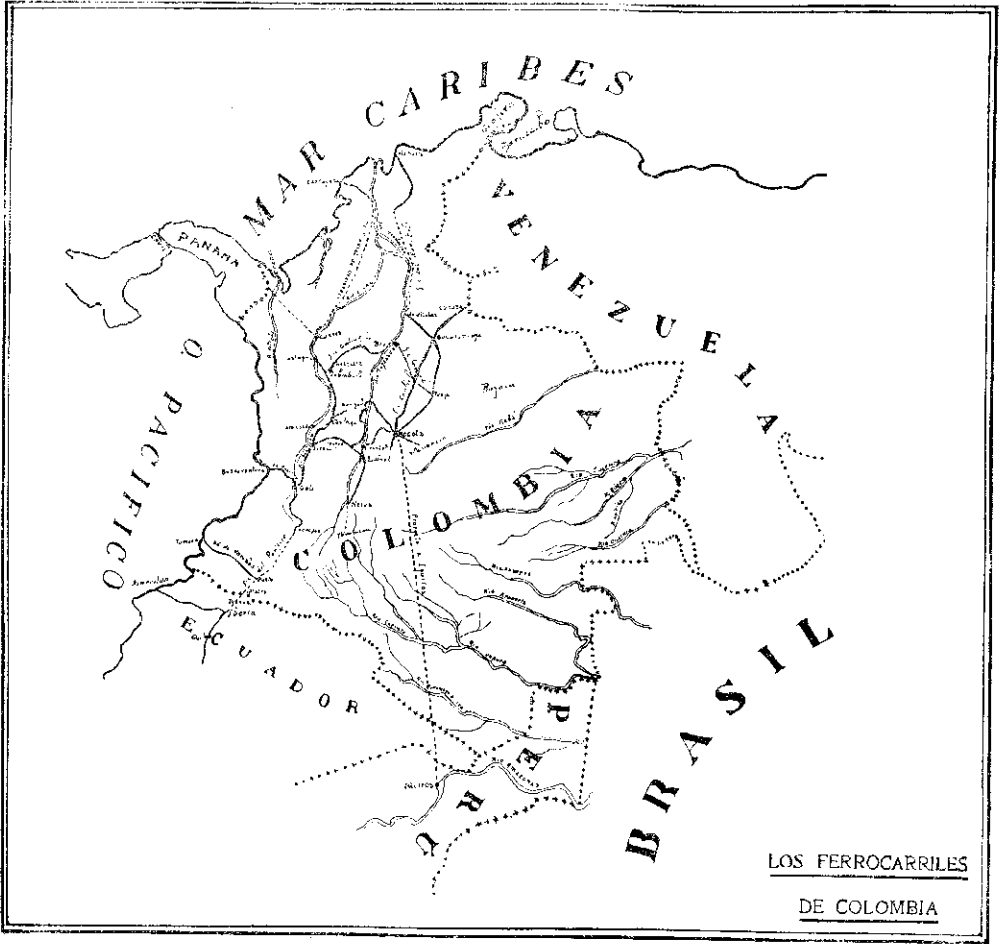
	Longitud	Por cada		Año
		100 Kms. c. c.	1.000 Hab.	
Colombia.....	3.000 Kms.	0.25 Kms.	0.35 Kms.	1871
Venezuela.....	1.600 »	0.16 »	0.53 »	1877
Guayanas.....	300 »	0.07 »	0.60 »	1846
Ecuador.....	1.500 »	0.11 »	1.00 »	1879
Perú.....	4.500 »	0.33 »	1.07 »	1851
Bolivia.....	2.500 »	0.20 »	1.00 »	1873
Brasil.....	32.000 »	0.38 »	1.28 »	1852
Paraguay.....	1.000 »	0.37 »	1.43 »	1859
Uruguay.....	3.000 »	1.50 »	2.71 »	1858
Argentina.....	40.000 »	1.40 »	3.63 »	1857
Chile.....	10.000 »	1.37 »	2.50 »	1851
Total y promedio	99.400 Kms.	0.51 Kms.	1.69 Kms.	

Los datos anteriores manifiestan, como se ve, que la labor realizada por Colombia ha sido de poca consideración, lo que se debe, aparte de contingencias de otro orden, a las condiciones extraordinariamente difíciles de su *oro-hidrografía*, susceptibles de ser resumidas así:

Así como en Chile hay dos grandes cordilleras, que corren sensiblemente paralelas, de norte a sur, la de la Costa y la que nos separa de Argentina, por entre las cuales se desarrolla el denominado Valle Central, allá en Colombia corren también y en igual sentido, tres altos y abruptos sistemas oro-gráficos, conocidos con las denominaciones de *Occidental*, *Central* y *Oriental*, que forman a su vez dos extensos y feraces valles *longitudinales*, regados por otros tantos caudalosos

ríos, el Cauca y el Magdalena, que se unen poco antes de perderse en el mar. Siguiendo al oriente del último existen una serie de características llanuras, conocidas con el nombre de *Sábanas*, prácticamente similares a los *altiplanos* de Bolivia y a las *pampas* de Argentina, que se extienden hasta Venezuela y el Brasil, o sea hasta las propias hoyas hidrográficas del Orinoco y del Amazonas y que se denominan de Bogotá, Casanare, San Martín, Caquetá, etc.

A lo anterior se puede agregar que de cada una de estas tres cordilleras arrancan a su vez diversos cordones *transversales*, como también que ellas suelen unirse en altos y potentes *nudos*, como el de Pasto, en la región sur, vecina al Ecuador, cuyas altas escabrosidades au-



mentan aún las dificultades constructivas a que hemos hecho referencia.

En tal forma se tiene que prácticamente en Colombia, la naturaleza misma ha marcado para el desarrollo de sus ferrovías un programa perfectamente lógico, que podríamos expresar en la forma que sigue:

1.—Una vía *longitudinal*, de norte a sur, llamada a unir, siguiendo el valle del Cauca, el puerto atlántico de Cartagena con las propias fronteras del Ecuador, en Ipiales o Tulcán, la que es hoy formada por la junción de tres grandes líneas de importancia, denominadas *Ferrocarril de Bolívar*, *Ferrocarril Troncal de Occidente* y *Ferrocarril del Pacífico*, que una vez terminados prácticamente habrán de formar un solo sistema.

2.—Una otra vía, también *longitudinal* y sensiblemente paralela a la anterior, que en igual forma habrá de unir el puerto atlántico de Santa Marta con la capital Bogotá, para seguir todavía hacia el sur, en demanda de las fronteras del Brasil, por las extensas y feraces llanuras o Sábanas del Metá, Vaupez y Caquetá, constituida hoy por otra serie de Ferrocarriles, como los denominados del *Nordeste*, *Central del Norte* y del *Tolima-Caquetá*; y

3.—Por una serie de líneas *transversales*, destinadas a entrelazar las anteriores, de entre las cuales son dignas de especial mención las denominadas de *Antioquía*, *Cararé*, *Cundinamarca*, etc., que en tal forma virtualmente completan la red esbozada. Dos de estas líneas llegan ya hasta el mar Pacífico y son las que arrancando de Cali e Ipiales, se extienden hasta los puertos bastante comerciales de Buenaventura y Tumaco, a que habremos de referirnos más adelante, al mencionar los ferrocarriles del Pacífico y de Nariño.

De la primera de estas vías longitudi-

nales, la que se desarrolla por el valle del Cauca, arranca también un otro ramal hacia el oriente, desde la estación *Zarzal*, que llega hasta la capital de la República, Bogotá, ubicada a 2,600 metros sobre el mar, sobre la Sábana del mismo nombre y desde la *segunda*, a partir de Bucaramenga parte un otro ferrocarril que llega hasta las *Bocas de La Grita*, en las fronteras de Venezuela, donde se une, a través del puente internacional de *La Unión*, con una línea de aquella nación, que conduce al lago Maracaibo, famoso por sus riquezas imponderables de petróleo.

Pero la comunicación entre las respectivas capitales, Bogotá y Caracas, no se hace hasta hoy por ferrocarril sino por una cuidada carretera, que pasa las fronteras en el río limítrofe del *Tachira*, por un hermoso puente internacional, que ambos Gobiernos convinieron en bautizar *Simón Bolívar*, que tiene 300 metros de largo y que fué solemnemente inaugurado en Julio de 1927.

Analizado el programa que la propia naturaleza ha trazado al desarrollo ferroviario de Colombia, pasamos ahora a detallar lo hasta ahora construído y que consta en el cuadro siguiente, que establece el nombre de cada una de las Empresas explotadoras; los tramos o secciones ya construídas; sus longitudes parciales y totales, con sus respectivas trochas y por último la expresión de quienes son los propietarios de cada Empresa, o sea si ellas pertenecen a particulares, al Estado o simplemente a los organismos departamentales, pues en esa Nación, a pesar de ser de régimen *unitario* y no federal (como lo fué hasta 1886) los Departamentos suelen distraer fondos para la ejecución de obras públicas.

El cuadro a que hemos hecho referencia es el siguiente:

Nombre de la Empresa	Secciones construídas	Longitud		Trocha	Propiedad	
		Parcial Kms.	Total Kms.			
F.-C. de Antioquía:	Pto. Berrio-Medellín.....	194				
	Medellín-Jericó.....	127	321	0.91	Depart.	
F.-C. de Barranquilla:	Barranquilla-Colombia....	28	28	1.07	Particular	
F.-C. de Caldas:	Manizales-Cartago.....	107				
	Ramal de Cauca.....	10	117	0.91	Depart.	
F.-C. de Cartajena:	Cartajena-Calamar.....	105	105	0.91	Particular	
F.-C. de Cundinamarca:	Bogotá-Facatativá.....	40				
	Facatativá-Alban.....	23				
	Palanquero-Villeta.....	87				
	Ramal al Dintel.....	12	162	0.91	Nacional	
F.-C. del Carare:	Tunga al Magdalena.....	54	54	1.00	Nacional	
F.-C. Central del Norte:	Pto. Wilches-Bucaramanga	97				
	Bogotá-Providencia.....	192				
	Ramal de Suesca.....	6	295	1.00	Nacional	
F.-C. de Cúcuta:	Cúcuta-Santander.....	62				
	Cúcuta al Tachira.....	16				
	Cúcuta La Esmeralda.....	21				
	Esmeralda-Diamantes.....	22				
	Ramal a Villamizar.....	2	123	1.00	Particular	
F.-C. de La Dorada:	La Dorada-Ambalema....	111	111	0.91	Particular	
F.-C. de Nariño:	El Diviso-Aguaclara.....	92				
	Ramal a Río Mira.....	5	97	0.91	Nacional	
F.-C. del Nor-este:	Bogotá-Sogamoso.....	251	251	1.00	Particular	
F.-C. del Pacífico:	Buenaventura-Armenia....	362				
	Calí-Popayan.....	159				
	Zarzal-Cartago.....	43				
	Armenia-Nacederos.....	56				
	Palmira-Pradera.....	14				
	Santander-Timba.....	22				
	Ibagué-Girardot.....	76				
	Girardot-Facatativá.....	132				
	Espiral-Villavieja.....	116				
	Ambalema-Ibagué.....	64	1.044	0.91	Nacional	
	F.-C. de Santa María:	Santa Marta-Fundación...	95			
		Ramal a las Bananeras...	110	205	0.91	Particular
F.-C. del Sur:	Bogotá-San Miguel.....	41				
	Ramal a Toquendama....	10	51	1.00	Nacional	
F.-C. Troncal Occidente:	Cartajena-Dique.....	40				
	Cáceres-Bolombolo.....	44	84	1.00	Nacional	
	Total.....	3,028	3,028			

Que clasificados por sus *trochas*, da:

Trocha de 0.91.....	2.162 Kms.	71.5 %
» » 1.00.....	838 »	27.6 »
» » 1.07.....	28 »	0.9 »
Total.....	3.028 Kms.	100 %

Y atendiendo a la naturaleza de sus propietarios:

Nacionales.....	1.767 Kms.	58.3 %
Particulares.....	823 »	27.2 »
Departamentales.....	438 »	14.5 »
Total.....	3.028 Kms.	100 %

Lo que nos dice que la trocha dominante es la de 0.91 mts. (yarda inglesa), y que el 73 % de la red ya está *nacionalizada*, lo que explica que no hace mucho, en 1931, el Estado se haya resuelto a dictar una ley administrativa, similar a la que tenemos en Chile, en conformidad a la cual se ha dado a las redes, bajo el punto de su administración, el carácter de *autónomas* del Poder Central.

A los 3.028 Kms. detallados, se podría aun agregar:

100 Kms. de ferrocarriles secundarios o *decauilles*, destinados a servicios internos o particulares de diversas Empresas industriales (petroleras, azucareras, etc.);

80 Kms. de tranvías urbanos de diversas ciudades; y

150 Kms. de ferrovías aéreas (cables) muy en boga en esa Nación, donde las cordilleras y los valles profundos se suceden con demasiada frecuencia.

* * *

De todos los ferrocarriles citados en la lista de más atrás, seguramente que

ninguno ha despertado más interés que el que conduce de la capital Bogotá a Buenaventura, estimado como uno de los principales puertos del Pacífico; pero han sido tantas las dificultades encontradas que, a pesar de haberse iniciado su construcción allá por el año 1878, todavía no está del todo terminado. ¡Medio siglo de labor!

—«La historia de este ferrocarril, dice el General don Pablo Emilio Escobar, está llena de peripecias, consistentes en múltiples contratos con el Gobierno por distintas Compañías nacionales y extranjeras, con obligadas rescisiones, suspensión de trabajos, reanudación de la obra, desastres causados por la naturaleza, reclamaciones, etc.

—«Desde remotos tiempos, añade más adelante, se trató de obtener una vía de acceso directamente del valle del Cauca al mar de Balboa, lo que era un problema muy difícil de resolver, por interponerse entre el valle y el mar la cadena de montañas llamada Cordillera Occidental o del Chocó, que, a manera de barrera inaccesible, no permitía el paso. Durante la Colonia, los españoles buscaron muchas rutas. Fué el opulento

alférez real de Cali, don Manuel Caidedo y Tenorio, quien más trabajó en obtener un camino directo hasta el puerto Buenaventura, enlazándolo con el río Dagua, navegable por pequeñas embarcaciones y que desemboca en la bahía del mismo nombre.

«Mas, antes, ahora 400 años largos, en la época de la Conquista, el famoso adelantado don Pascual de Andagoya, descubridor de la costa colombiana del Pacífico y de la espléndida bahía citada (que llamó De la Cruz) emprendió la penosa exploración para hallar un camino del mar al interior, a través de la cordillera, por entre pantanos, selvas, riscos, precipicios y montes, hasta que al fin llegó al valle del Salado y Cali, que otros conquistadores, por distintas rutas, ya habían descubierto y fundado».

Puede citarse como algo de curiosidad e interés, que esta obra llegó hasta ser propiciada por el genio de Bolívar, quien en 1829, o sea diez años después de su gran victoria en Boyacá y estando en Cali, decretó la realización de esa obra, que su sucesor, el General Mosquera, trató también de ejecutar; pero, tras muy variadas tentativas, sólo en 1878, como se ha dicho, vino esa línea a ser iniciada por el ingeniero Cisneros, antes citado.

La longitud total de ese ferrocarril, suma 750 Kms., cruza tres cordilleras, atraviesa una veintena de túneles y cruza, por altos viaductos, los ríos Cauca y Magdalena y demás accidentes hidrográficos de su accidentada ruta; llegándose así, a costo de construcciones verdaderamente inverosímiles, según lo expresan los técnicos que lo han analizado, hasta el mar Pacífico.

En sus términos generales, este ferrocarril consta, de mar a cordillera, de tres tramos:

Buenaventura-Cali.....	170 Kms.
Cali-Zarzal.....	130 »
Zarzal-Bogotá.....	450 »
Total.....	750 Kms.

De los cuales el primero y último corren de poniente a oriente y el segundo de sur a norte, siguiendo el valle del Cauca; pero el total de ese trazado está involucrado, como se ha dicho, en la Empresa denominada *Ferrocarril del Pacífico*, pudiéndose agregar todavía que la línea, aunque en actual construcción, no está del todo terminada, faltando la conclusión del trozo Armenia-Ibagué, de 146 Kms. de longitud.

* * *

A fin de completar estas ligeras noticias sobre la red ferroviaria de Colombia, creemos aun útil decir que el denominado *Ferrocarril Intercontinental Americano*, o *Pan-Americano*, como vulgarmente se le designa, aprovecha de esta red toda la sección que se desarrolla en el valle del Cauca, de la cual hay ya construída el tramo desde Bolombolo, por el norte, hasta Popayan, por el sur, siguiendo con ello el trazo propuesto en 1893 por el ingeniero norteamericano Mr. Shunk, ratificado más tarde, en 1928, por la VI Conferencia Panamericana de La Habana, y cuyas principales directivas son las siguientes:

Llegado el ferrocarril a la frontera panameña de las sierras del Darién, toma el valle del río Atrato, que desemboca en el golfo de Uraba; sigue por los cursos de los valles León, Macuro, Mulato, Sinú y San Jorje, y cruzando la población de Juan José, toma las rutas naturales de Cato, Blanco y Tará,

hasta entrar así al valle del río Cauca y empalmar, en el pueblo de Cáceres, con el denominado Ferrocarril *Troncal de Occidente*, que aprovecha hasta la ciudad de Cartago, para continuar aún hacia el sur, por las líneas del Ferrocarril del *Pacífico* (vía Cali, Popayán, Pasto e Ipiales) hasta las propias fronteras del Ecuador, en Tulcan.

En la forma indicada, el *tramo colombiano* del Panamericano tiene una longitud total muy próxima a 1.350 Kms.,

cuyos principales tropiezos se encuentran en la sección de atravesio de la cordillera Occidental, hasta el empalme de Cáceres a que hemos hecho referencia, como también en el trozo que debe vencer las alturas de los nudos o entroncamiento de Pasto, donde el trazado llega a alturas considerables, superiores a 2.600 mts. sobre el nivel del mar.

La situación actual del tramo colombiano así descrito, según nuestras noticias, puede ser clasificada así:

	Construido	Por construir
Frontera panameña-Cáceres.....	—	200 Kms.
Cáceres-Bolombolo.....	30 Kms.	255 »
Bolombolo-Jericó.....	25 »	—
Jericó-Puerto Caldas.....	5 »	150 »
Puerto Caldas-Cartago.....	10 »	—
Cartago-Zarzal.....	42 »	—
Zarzal-Cali.....	130 »	—
Cali-Popayán.....	158 »	—
Popayán-Pasto.....	—	260 Kms.
Pasto-Ipiales.....	—	85 »
<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total.....	400 Kms.	950 Kms.
Proporción.....	29%	71%

Todo lo cual tiene, en su parte construída, la trocha de 0.91.

Desde Zarzal, como se ha dicho, arranca el ramal que va a Bogotá y desde Cali e Ipiales nacen los ramales que van a la costa, a los puertos pacíficos de Buenaventura y Tumaco.

Las personas que deseen conocer mayores detalles sobre este gran ferrocarril panamericano, llamado a unir, desde Ottawa (capital de Canadá) por el norte hasta Buenos Aires (capital de Argentina) por el sur y cuya longitud total se estima en más de 17.000 Kms, pueden consultar nuestra obra «*El Ferrocarril Intercontinental Pan-Americano*», redactada por el suscrito para la VII Confe-

rencia Panamericana de Montevideo, en su carácter de miembro del Comité Permanente que funciona en Wáshington.

* * *

Como es fácil comprenderlo, la ejecución de la red férrea que ya hemos detallado más atrás, tanto por las dificultades oro-hidrográficas analizadas, como por los entorpecimientos originados por luchas civiles, y sobre todo por la dictación de leyes inconvenientes, de una liberalidad excesiva para países jóvenes y faltos de recursos financieros, ha originado al Estado grandes inversiones de dinero y situaciones económicas extraor-

dinariamente difíciles, como tuvimos oportunidad de exponerlo en una Memoria que sobre los *medios de propender a la construcción de ferrocarriles particulares*, presentamos al 3.^{er} Congreso Sud-Americano de Ferrocarriles, celebrado en Santiago de Chile en Diciembre de 1920, que corre impresa en un folleto especial, como también en el tomo III de aquella magna Asamblea.

Diremos de paso, que en ese Congreso nos cupo el alto honor, por disposiciones oficiales del Gobierno de Bogotá, de representar a Colombia, lo que nos permitió desde entonces interesarnos en estudios que hasta cierto punto justifican la presente Monografía.

Volviendo al tema que estábamos tratando y relacionado con la política ferroviaria de Colombia, diremos que la primera o más importante ley de estímulo constructivo dictada por esa Nación, fué la fechada en 1892, que consultaba diversas garantías (hasta de un 7% de interés fijo) a los capitales que se invirtieran en construcciones de tal naturaleza, fijándose aun costos unitarios determinados hasta de 30.000 por Km. de vía y daciones extraordinarias de tierras y dinero otorgadas a los concesionarios que las emprendieran, que llegaron hasta 300 hectáreas y 10.000 dólares por kilómetro entregado a la explotación, etc.

De tanta liberalidad, como lo decíamos, y a la sombra de una situación política inestable y quizás inconveniente o por lo menos no siempre correcta, surgieron compromisos *estadales* tales y una carga económica tan pesada para el Erario Público, que hubo de recurrirse a cancelaciones obligadas y por lo general sumamente gravosas en sus respectivas liquidaciones.

Tan grave se tornó la situación para el Estado, que fué necesario dictar una ley en 1896, que dispuso un cambio ra-

dical de régimen, al disponer algo así como la propia expropiación de las líneas construídas y garantidas, cualquiera que fuera su costo, lo que desde entonces se ha venido haciendo en forma gradual y a la medida de los medios disponibles.

En la extensa obra del ingeniero Ortega a que nos hemos estado refiriendo, se encuentra una documentación completa de estas contingencias, como también de la legislación ferroviaria de su país, por lo cual sólo nos limitaremos a lo dicho, que podríamos resumir diciendo que la *ley matriz* en materia de ferrocarriles en aquella Nación, es la fechada en Julio de 1907, que hasta cierto punto constituye una reglamentación de las disposiciones pertinentes del Código de Comercio entonces vigente, la que, con su Reglamento y modificaciones posteriores, encierra todo lo que pueda interesar a extraños sobre la referida materia.

Agregaremos aún, que el Estado, hasta cierto punto compelido por las disposiciones de la ya citada ley de 1896, se ha venido desde entonces *acueñando* por compra de las líneas construídas por particulares y por los Departamentos, a fin de *unificar* las explotaciones, lo que ha permitido después, en 1931, dictar una ley, en conformidad a la cual la *administración* de la red estadual ha pasado a tener un carácter de absoluta *autonomía*, siendo servida por un Consejo, similar al que también tuvimos nosotros años atrás.

* * *

Los datos y observaciones sucintamente expuestos, sintetizan en forma apreciable la situación actual del sistema ferroviario de Colombia, *aún incompleto*; pero que tiende a desarrollarse dentro del programa normal dictado por la propia naturaleza y a que hemos hecho

referencia y al cual habrán de prestar muy eficaz ayuda la construcción de carreteras adecuadas, el aprovechamiento de un muy vasto sistema de ríos navegables y su ya apreciable movilización aérea, llamada a tener seguramente en esa Nación un auge grandioso, tanto por las largas distancias a recorrer, como por la escabrosidad del territorio, que en su región sur-oriental permanece aun muy poco explorado y peor explotado. Siempre se ha dicho que esa región, casi ignota todavía, encierra grandes rique-

zas y grandes sorpresas, lo que hará de la ayuda aérea un poderoso contingente.

De ahí, pues, que el porvenir vial de esa República tenga mucho que esperar de la acción progresista de los Gobiernos que, a la sombra de la paz social y del buen manejo de los caudales nacionales, sepan llenar las aspiraciones de bien público, que todos anhelan y que a todos habrá de beneficiar.

Santiago de Chile, Agosto de 1932.