



***“El ferrocarril de Cúcuta 1876- 1960: expresión de unos
cambios regionales”***

Olga Lucía Pradilla Landazábal

Trabajo para optar al título de Magister en Historia

Director: Aristides Ramos Peñuela

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

DEPARTAMENTO DE HISTORIA

BOGOTÁ, FEBRERO DE 2012

Yo, Olga Lucía Pradilla Landazábal, declaro que este trabajo de grado, elaborado como requisito parcial para obtener el título de Maestría en Historia en la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Javeriana es de mi entera autoría excepto en donde se indique lo contrario. Este documento no ha sido sometido para su calificación en ninguna otra institución académica.

Firma

Nombre completo

Fecha

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	6
CAPÍTULO 1 “EL BOOM DE LOS FERROCARRILES EN EL SIGLO XIX Y SU INFLUENCIA EN AMERICA LATINA”	10
1.1 El movimiento ferrocarrilero en América Latina.....	11
1.2 . Las vías de comunicación en Colombia. Antecedentes.....	15
1.3 Importancia de la presencia extranjera en el país durante el Siglo XIX....	20
1.4 El primer ferrocarril interoceánico: Ferrocarril de Panamá.	26
1.5 Francisco Javier Cisneros, el “padre los ferrocarriles” en Colombia.....	28
1.6 El movimiento ferrocarrilero en Colombia.....	30
1.7 Decadencia y olvido del ferrocarril.....	34
CAPÍTULO 2 “DESARROLLO ECONÓMICO DE SANTANDER: LAS ECONOMÍAS AGROEXPORTADORAS”	36
2.1 Contexto histórico y conformación de los Departamentos de Santander....	36
2.2 Ampliación de la frontera.....	38
2.3 Apertura de caminos y vías de comunicación.....	39
2.4 Los inmigrantes y sus empresas.....	50
2.5 Desarrollo y consolidación de una economía de exportación.....	52
2.6 El café como producto insigne de la Región Santandereana.....	59
2.7 Cúcuta y Bucaramanga: consolidación de los nuevos centros urbanos.....	65
CAPÍTULO 3 “EL FERROCARRIL DE CUCUTA”.....	72

3.1 El ferrocarril de Cúcuta.....	73
3.2 El ferrocarril del Norte.....	76
3.3 El ferrocarril de la Frontera.....	79
3.4 El ferrocarril del Sur.....	81
3.5 La cuarta línea del ferrocarril: de Cúcuta a Tamalameque.....	86
3.6 El tranvía de Cúcuta	87
CONCLUSIONES.....	91
ANEXOS.....	93
Itinerario del ferrocarril de Cúcuta.....	97
Estaciones del ferrocarril de Cúcuta	98
Trazado del tranvía de Cúcuta.....	99
Carta del General Virgilio Barco al presidente de la República Marco Fidel Suarez 1919.....	101
Respuesta a la carta enviada por Virgilio Barco.....	102
GALERÍA DE FOTOS.....	103
Estación Cúcuta.....	103
Archivo municipal de Cúcuta.....	103
Monumento del ferrocarril de Cúcuta	104
Río Pamplonita.....	105
Estación “El Salado”.....	105
BIBLIOGRAFÍA.....	106

INDICE DE MAPAS

Mapa 1 Principales núcleos urbanos y productos de la región santandereana...	64
Mapa 2 Ferrocarril de Cúcuta.....	85
Mapa 3 Primacía urbana 1870.....	100

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Expansión mundial de los ferrocarriles.....	14
Cuadro 2 Exportaciones colombianas de los sombreros de jipijapa.....	57
Cuadro 3 Producción de café por regiones.....	62
Cuadro 4 Exportaciones según valor.....	63
Cuadro 5 Ferrocarriles colombianos. Fecha de construcción y costo.....	93

INTRODUCCIÓN

Los políticos liberales del siglo XIX sostenían que el progreso de una nación se medía en kilómetros de vías. En armonía con esta consideración el Estado colombiano se propuso promover la apertura de rutas con el fin de explorar nuevos territorios, conectar núcleos urbanos y fomentar el comercio exterior. Desde la perspectiva económica y comercial los caminos han sido considerados fundamentales para conducir los productos desde el interior de una región hasta un puerto que se comunique por vía fluvial o marítima con un horizonte comercial. De otra parte, a lo largo de los caminos y de los trayectos de los ferrocarriles, se fundaron poblados que permitieron el desarrollo de nuevas concentraciones urbanas gracias al flujo de comerciantes, ingenieros, obreros, pasajeros y demás personas que por allí transitaban.

El inicio de la construcción de ferrocarriles en Colombia data de 1874, en un contexto caracterizado por múltiples y complejos aspectos, entre los que podemos contar la accidentada topografía, el clima que propagaba fácilmente las enfermedades en las zonas donde se llevaba a cabo la construcción de los tramos de las vías, además de los diferentes conflictos armados en los que se veía desangrado el país, entre otros, hicieron que el proceso de construcción de este primer medio masivo de comunicación se viera frecuentemente interrumpido, por lo mismo lento, y que tan sólo cubriera pocos tramos a través de la geografía nacional, especialmente aquellos que resultaban de mayor importancia debido al particular desarrollo de su economía y en general, a la urgencia de sacar los productos al exterior del país. El ferrocarril pondría fin a la preocupación de los comerciantes acerca de las tarifas del transporte, ya que con la implementación del mismo, éstas disminuirían considerablemente, teniendo en cuenta que previamente a su llegada, el medio más común de transporte era la mula, que no soportaba más de dos cargas y tardaba demasiado tiempo en llegar.

Francisco Javier Cisneros fue el principal contratista de este modelo de desarrollo en nuestro país y se le atribuye la construcción de tramos importantes como el de la Dorada, Girardot, Antioquia y el Pacífico; y ha sido considerado a través del tiempo como el padre

de los ferrocarriles en Colombia, gracias a su visión política positivista y liberal del progreso:

“Los pueblos suramericanos, cansados de estériles luchas, se afanan hoy por recuperar el tiempo perdido, y han fijado sus ojos en las comunicaciones rápidas como en los elementos más eficaces del progreso; más no lograrán realizarlas sin graves embarazos económicos, y algunos de ellos ni siquiera podrán acometerlas, si no pueden construirlas baratas, a la par de seguras y regulares. El comercio es un gran agente civilizador; pero las transacciones comerciales no se desarrollan sino disminuyendo los gastos de transporte, y los gastos de transporte no pueden disminuirse, sino adaptando los medios a las necesidades que deban satisfacerse; aprovechando, en una palabra las lecciones de la experiencia.”¹.

La construcción de nuevos caminos y la popularidad de la que gozaba el ferrocarril a mediados del siglo XIX en Europa y Estados Unidos, en una época donde las principales ciudades del mundo ya contaban con un desarrollado sistema que comunicaba grandes ciudades y transportaba toneladas de productos, fueron los aspectos determinantes que animaron a los gobernantes colombianos a impulsar en el país la construcción de vías férreas que permitieran comunicar las distintas regiones y a buscar rutas internacionales.

Esta investigación que lleva como título ***“El ferrocarril de Cúcuta 1876- 1960: expresión de unos cambios regionales”*** busca identificar las circunstancias que llevaron a la construcción del ferrocarril en Cúcuta, ruta de suma importancia para el mercado internacional que impulsó enormemente a la región caracterizada por ser exportadora de productos como el café, el cacao, el tabaco, la quina, la caña de azúcar y las artesanías típicas. Con la inauguración y uso de este sistema de transporte, “Los santanderes” aumentaron su potencial agrícola y manufacturero obteniendo a su vez un gran desarrollo que se evidenció en la fundación de numerosos poblados y ciudades por donde pasaba el tren; asimismo atrajo un alto porcentaje de población proveniente de Europa y del interior

¹ Mayor Mora, Alberto. *El tren, historia y prehistoria*. En Magazín dominical. El Espectador n° 835, mayo 1999.

del país, que cautivados por la fama y prosperidad de la región, llegaron para quedarse gracias a la creciente demanda de mano de obra y a las promesas de riqueza.

El presente estudio se divide en tres capítulos; el primero *“El boom de los ferrocarriles en el siglo XIX”* contiene una breve reseña histórica sobre el nacimiento del ferrocarril en Inglaterra, y sobre sus creadores y seguidores que a través de sus experimentos perfeccionaron y adaptaron mejor la maquinaria. Este capítulo relata principalmente el contexto que permitió la adopción de este sistema de transporte masivo en el país y propone a su vez ejemplos similares de su implementación, como lo fue el del ferrocarril de Panamá, construido antes de la separación definitiva de esta región de Colombia. En esta primera parte se expondrán algunas reflexiones acerca del desarrollo de los ferrocarriles en América Latina, en necesaria comparación con el caso colombiano.

En el segundo capítulo de la investigación titulado *“Desarrollo económico de Santander: las economías agroexportadoras”* será abordado el contexto histórico a partir del cual la región de Santander se proyectó internacionalmente gracias a la pujanza de su actividad económica, entre otros aspectos.. En esta segunda parte del trabajo será destacada la contribución de los inmigrantes europeos que llegaron a la región santandereana impulsando su progreso económico. También serán expuestos el caso de dos controvertidos tramos férreos como lo fueron el de Puerto Wilches y el de la línea que uniría a Bogotá con el Puerto del Carare a modo de ejemplo.. Para finalizar, serán analizados aspectos de la economía agroexportadora que propició el desarrollo de la región y al afianzamiento de Cúcuta y Bucaramanga como los dos ejes principales de la economía nacional.

En el tercero y último capítulo, titulado *“El ferrocarril de Cúcuta”* se abordarán temáticas referidas a los contratos del ferrocarril, correspondencia entre ministros y presidentes que apoyaban la construcción del mismo; posteriormente aspectos relacionados con la construcción en sí, causas que posiblemente motivaron las demoras e incumplimientos en la ejecución de los correspondientes contratos. Finalmente serán expuestas las temáticas concernientes a la inauguración de las tres líneas férreas que funcionaron de manera exitosa en la región, con sus distintas paradas, años de actividad, y otros aspectos relativos a este modelo de transporte que por distintos motivos que serán analizados a lo largo del

trabajo, se fue extinguiendo y definitivamente remplazado por otros sistemas de transporte masivos.

Para la realización de esta investigación, fue necesario recurrir a fuentes primarias y secundarias. Con respecto a las fuentes primarias, en el Archivo General de la Nación de Bogotá en su colección titulada “Ferrocarriles Nacionales” se encontró la mayoría de la información relativa a la construcción del ferrocarril de Cúcuta, (correspondencia varia, pedidos de material, catálogos de material, inconvenientes presentados, contratación, cancelación de contratos, costos, mano de obra de ingenieros, trabajadores, paradas y tarifas de transporte para carga y pasajeros), y un sinnúmero de documentación de importancia invaluable, consistente en correspondencia y telegramas a mano o a máquina.

Si bien en el Archivo General de la ciudad de Cúcuta el material encontrado no fue tan abundante como el que se conserva en la ciudad de Bogotá, su importancia es considerable, en especial la prensa de la época. De gran utilidad resultó la información recopilada en la Biblioteca “Luis Ángel Arango” y en la “Biblioteca Nacional” con respecto a los informes del Ministerio de fomento y a los de las comisiones técnicas que valoraban y le hacían un seguimiento a la ejecución de las obras.

Las fuentes secundarias utilizadas en esta investigación van desde historia regional, historia económica de Colombia, historia del café, de la inmigración, manuales de economía, estudios de ferrocarriles, crónicas, enciclopedias, internet, artículos de revista y de prensa, etc. Entre los autores citados y estudiados se encuentran William Mc Greevey, Aristides Ramos, Alberto Mayor Mora, Jaime Pérez López, José Alvear Sanín, Charles Bergquist, David Johnson entre otros, y gracias al valor de sus investigaciones fue posible la elaboración de este estudio.

PRIMER CAPÍTULO

“EL BOOM DE LOS FERROCARRILES EN EL SIGLO XIX Y SU INFLUENCIA EN AMÉRICA LATINA”

En el siglo XIX la necesidad de un medio efectivo de transporte, la abundancia de minas de carbón y la inversión en la investigación, se conjugaron para dar paso a uno de los inventos más útiles del siglo XIX: el ferrocarril. Su desarrollo inició en Inglaterra, pero poco a poco y gracias al éxito obtenido, fue colonizando el mundo entero que estaba sediento de una revolución en el campo de las vías de comunicación, acortando de esta manera las enormes distancias que debían ser recorridas a través de los caminos de herradura utilizados para el transporte de mercancías y pasajeros en carretas y mulas.

El ferrocarril prometía progreso y de alguna manera acercaba al mundo volviéndolo más asequible tanto para viajeros, como para empresarios y mercaderes que veían en este invento la posibilidad de llegar a cualquier parte del mundo que contara con su presencia. Las maravillas que prometía, poco a poco fueron llegando a los oídos de los gobernantes de los países sudamericanos, que quisieron estar a la vanguardia del ejemplo inglés y posteriormente del norteamericano y decidieron construir ese “monstruo de acero” marcando el inicio de una nueva era en el campo de las comunicaciones, tal y como lo afirma el historiador colombiano Alberto Mayor Mora:

“La fiebre ferrocarrilera que como un huracán recorrió el mundo, a partir de la exitosa línea inglesa Stockton- Darlington en 1825, se propagó no sólo a Europa y a Norteamérica sino a países como Cuba, Brasil, Argentina, Perú y Colombia, cuyos ciudadanos se aprestaron a recibir con emoción inusitada la maravilla tecnológica del siglo XIX”²

Nacido en 1781, e hijo de un minero, George Stephenson, fue el gran pionero en aplicar sus conocimientos para mejorar los inventos previos a la llegada del ferrocarril y emplearlos en la locomotora a vapor. A pesar de haber sido un hombre tan hábil, no aprendió a leer hasta

² Mayor Mora, Alberto. *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Ed. El Ancora. Bogotá, 1999. Pág 15

los 18 años. Se destacó por desarrollar inventos prácticos tales como una lámpara que aplicó en su trabajo como minero, donde además recibió lecciones de matemáticas, de mecánica y biología.

El diseño de la locomotora de vapor (1821) lo aplicó en la primera línea de este tipo, que cubría el trayecto Darlington- Stockton; inaugurada en 1825, fue el primer ferrocarril abierto al público, su nombre fue "Locomotion". En 1829, la construcción del ferrocarril de Liverpool a Mánchester lo consolidó como el genio de los ferrocarriles. Su nuevo invento llamado The Rocket no producía tantas emisiones de humo y hacía un recorrido de 20 millas por hora con el triple de carga que la Locomotion. De esta manera, George Stephenson y su hijo Robert se popularizaron y dirigieron la construcción de ferrocarriles por toda Europa. Según el investigador José Alvear, Stephenson había construido en 1815 una locomotora para facilitar el trabajo en las minas, ya que soñaba con remplazar los burros que jalaban las carretas por carrileras desde los socavones hasta la boca de las minas. Su éxito desencadenó una fiebre por la construcción de ferrocarriles en Gran Bretaña y en el mundo entero.³

1.1 El movimiento ferrocarrilero en América Latina

Colombia al igual que los demás países de América Latina vivió el fenómeno del ferrocarril de manera análoga, debido a la necesidad de solucionar a través de un sistema masivo sus problemas de integración nacional. Si bien todos los países vieron en el ferrocarril una de las mejores inversiones, hay que puntualizar que el desarrollo tuvo impacto únicamente a nivel interno; mientras unos países tejían su red ferroviaria de manera rápida, otros se demoraban más por cuestiones topográficas y económicas en su mayoría⁴.

Si bien en Colombia el uso del tren se ha discontinuado, salvo por contadas excepciones, en algunos países de América Latina su uso no sólo sigue vigente, sino que además se ha ido adaptando a las exigencias de la modernidad para solucionar tanto los problemas de

³ Alvear Sanín, José. *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia (1492- 2007)*. Ministerio de transporte. Bogotá, 2008. Pág 82.

⁴ Tirado Mejía, Álvaro. *Introducción a la historia económica de Colombia*. Ed. Lealon. Medellín, 1979. Pág 278.

movilidad de pasajeros en las grandes ciudades como los de conexión de los principales centros urbanos de un país. Para Luis Alberto Zuleta, el ferrocarril revolucionó el mundo del transporte de carga masiva y del comercio, al tiempo que enriqueció a los países que lo inventaron y lo masificaron⁵.

Como anteriormente mencionamos, si bien el ferrocarril fue un fenómeno cuya implementación inició por la misma época en casi toda América Latina, el ritmo de la construcción no fue siempre el mismo, ya que cada uno de los países que adoptaría este modelo de transporte debió enfrentar sus propios conflictos y dificultades. El Doctor Alvear Sanín en su obra titulada *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia (1492-2007)* expone en términos generales la situación de algunos países latinoamericanos comparándolos con el caso colombiano. En primer lugar, Alvear apunta que en la segunda mitad del siglo XIX, en Colombia se construía por año el mismo kilometraje que en Estados Unidos se tendía diariamente⁶

En Argentina el sistema férreo se desarrolló rápidamente gracias a la fertilidad de sus suelos pampeanos y a la buena calidad de los cereales y de las carnes destinadas a un mercado de exportación. El caso de Argentina se puede comparar en Colombia con el ferrocarril de Cúcuta o con el del Magdalena, ya que el sistema férreo está estrechamente ligado a la economía de exportación; el caso argentino, se caracteriza por tener una de las líneas más extensas de América Latina en tendido ferroviario; su financiación se logró con capital nacional, británico y francés. El estado se interesó por extender la red hacia las zonas que no resultaban rentables para los inversionistas y a este tipo de rieles se les conoció como los “ferrocarriles de fomento”.

En México se empezó a construir el ferrocarril en 1837 bajo el liderazgo del General Anastasio Bustamante; su desarrollo continuó con Benito Juárez, sin embargo la gran expansión ferroviaria se dio al finalizar el primer gobierno de Porfirio Díaz en 1884 con 1.079 km gracias a la inversión británica y estadounidense; la primera línea de este

⁵ Zuleta Jaramillo, Luis Alberto. *¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia?* Ed. Departamento de publicaciones de la Universidad Externado de Colombia. Bogotá, 2001. Pág 59.

⁶ Alvear Sanín, José. *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia (1492- 2007)*. Ministerio de transporte. Bogotá, 2008. Pág 97.

ferrocarril partía desde Veracruz hasta la Ciudad de México. Díaz promovió el desarrollo ferroviario hasta lograr 16.000 km en el año de 1900. El principal producto de exportación mexicano fue el de los minerales. Con la revolución mexicana (1910) el ferrocarril sufrió el abandono que imponía la coyuntura, y la empresa de ferrocarriles tuvo que ser nacionalizada en su totalidad.

La línea férrea venezolana presentó más lentitud en las obras si se compara con el resto de países americanos. Venezuela en 1903 tenía apenas 842 kilómetros de ferrocarril. En 1883 inauguró la primera línea entre Caracas y La Guaira; posteriormente, en 1894 se inauguró la línea entre Caracas y Valencia. Venezuela contaba con una red internacional compartida con Colombia que cubría el trayecto Encontrados- La Fría. Este sistema sufrió como consecuencia del alto endeudamiento del Gobierno la imposibilidad de poder pagar los préstamos concedidos por las compañías inversionistas. En 1895 debía 6,5 millones de dólares.

La primera línea de ferrocarril en Perú data de 1869 entre Lima y Jauja; la construcción del sistema ferroviario al igual que lo ocurrido en el caso colombiano, se vio continuamente afectada por la falta de presupuesto y por el incumplimiento de los contratistas. En 1890 Perú tuvo que entregar a sus prestamistas el control y el beneficio de los ferrocarriles para cumplir con el pago de sus deudas. Los productos de exportación eran en su mayoría minerales y agrícolas, principalmente el guano utilizado en Europa como fertilizante.⁷

Tal y como se evidenció, si bien el avance de las obras del ferrocarril en los distintos países de América se dio de manera diferente, el progreso llegó por la misma época y el desarrollo fue casi homogéneo. El cuadro que será presentado a continuación refleja el porcentaje de kilómetros construidos desde el período de 1850 hasta 1950. Los datos referenciados representan la longitud de las líneas férreas como porcentaje de la longitud total de líneas construidas en cada nación. El país que por año lograba más alto porcentaje, había respondido más rápido a su potencial de construcción en vías férreas:

⁷ Alvear Sanín, José. *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia (1492- 2007)*. Ministerio de transporte. Bogotá, 2008. Pp 97-99

Cuadro 1. Expansión mundial de los ferrocarriles. Líneas en funcionamiento: 1850-1950. (porcentajes)

PAÍS	1850	1880	1910	1930	1950
Gran Bretaña	30.0	78.0	99	100	100
Francia	7.0	57.0	94	100	100
Estados Unidos	2.5	26.0	89	100	100
URSS	0.9	20.0	60	66	100
Argentina	0.1	5.8	65	88	100
México	0.1	5.0	84	100	100
Canadá	0.0	10.0	54	98	100
Brasil	0.0	9.2	58	88	100
Colombia	0.0	5.0	26	87	100
Japón	0.0	0.8	34	73	100

Tomado de: Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845- 1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975. Pág 258

En el cuadro anterior se puede apreciar como Colombia se ubicaba entre las últimas posiciones de países americanos entre los años 1850 y 1880. Esta situación también se verificó en otros países, como por ejemplo Argentina, que posteriormente construiría una extensa red ferroviaria. La lentitud de Colombia en la construcción de vías férreas es notoria durante el período 1880- 1910, en el cual el país se instaló un 21% adicional del total de líneas construidas hasta 1950; en la misma época México construyó el 79% de la totalidad de su sistema de vías férreas; Argentina completó el 59% y Brasil sumó un 49%. Todos los países nombrados anteriormente tuvieron que recurrir a empréstitos externos para llevar a cabo las obras, generando nuevas oportunidades para desarrollar una infraestructura

del sistema de transporte, al igual que el gran avance de Estados Unidos y Canadá en la materia.⁸

1.2 Las vías de comunicación en Colombia. Antecedentes

Entre las grandes personalidades del mundo de la ingeniería que pisaron territorio colombiano, el más famoso fue el cubano-norteamericano Francisco Javier Cisneros, a quien se le conoce como el padre de las comunicaciones en Colombia, y de quien hablaremos más adelante. Por otra parte, el ingeniero Robert Stephenson, hijo del escocés George Stephenson, quien inventó el ferrocarril, llegó a Colombia en 1824 y se instaló en Mariquita donde desempeñaba labores concernientes a las minas, sin embargo, el país al no contar en ese momento con los elementos y recursos necesarios para desarrollar su propia industria ferrocarrilera, desaprovechó la presencia del ingeniero e inventor que perfeccionaba las piezas de las locomotoras⁹.

Según el sociólogo Alberto Mayor Mora, en este mismo año (1824) en el que el ingeniero escocés estaba en nuestro territorio, coincidió con el Libertador Simón Bolívar, quien le planteó la idea de construir un ferrocarril que comunicara la Sabana de Bogotá con el río Magdalena, sin embargo su propuesta no tuvo el acogimiento esperado en Colombia. Esta aseveración de que el hijo del inventor del ferrocarril consideró la idea de construir una vía férrea en nuestro territorio, se ve reforzada por el Doctor Carlos Lleras Restrepo, presidente de Colombia durante el período de 1966- 1970 que en su obra titulada: *“La economía colombiana. Desde sus orígenes hasta la crisis de 1929”* afirma que desde los primeros años de la República, existió la preocupación de comunicar los océanos Atlántico y Pacífico a través de Panamá, y que hacia 1824 un hijo de Stephenson estudió la posibilidad de construir un ferrocarril en el país.¹⁰

⁸ Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845- 1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975. Pág 258.

⁹ Mayor Mora, Alberto. *El tren, historia y prehistoria*. Magazin dominical El Espectador, # 835, mayo 1999, Pp 12-13

¹⁰ Lleras Restrepo, Carlos. *La economía colombiana. Desde sus orígenes hasta la crisis de 1929*. Ed. Archivo Cultural. Bogotá, 1990. Pág 107.

Para José Alvear Sanín, este hecho fue sólo un mito y contradice lo que aseveran Lleras y Mayor Mora en su obra titulada *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia (1492- 2007)*, ya que Stephenson no se podía imaginar dos años antes de la construcción de la Rocket lo que serían años más tarde los ferrocarriles, además Samuel Smiles, famoso biógrafo de Robert Stephenson, sostiene que éste nunca conoció a Bolívar.¹¹

Cierta o incierta esta tesis, la década de 1820 parecía aún muy prematura para dar inicio a la construcción de una red férrea en el país, y aun más con las dificultades de la topografía atravesada por la majestuosa Cordillera de Los Andes de sur a norte; adicionalmente, la tecnología de los ferrocarriles en aquel entonces impedía que la pendiente superara los 1,5°¹², asunto que más adelante, traería dificultades durante la construcción de las redes. Si comparamos la geografía colombiana con la estadounidense o europea que en su mayoría cuenta con grandes llanuras y climas menos favorables a la propagación de enfermedades, en lo que a construcción de ferrocarriles respecta, Colombia se encontraba en desventaja y aún los caminos eran muy incipientes. En efecto, el sueño de crear un sistema de transporte masivo en el país que conectara las vías principales para el esperado desarrollo del comercio, se fue desvaneciendo desde el momento mismo de su nacimiento por contar con numerosos obstáculos y contratiempos, como se verá más adelante, siendo los más importantes la falta de recursos y la topografía complicada que caracteriza la geografía nacional.

Antes de que la tecnología decimonónica llegara a Colombia en el campo del transporte, el medio más utilizado para el acarreo de mercancías y pasajeros, era el de los animales de carga. En algunas ocasiones estos animales eran sustituidos por individuos que prestaban este servicio a través de los caminos hechos con esfuerzo y tesón, los cuales en temporadas de invierno se estropeaban e incluso por períodos se volvían intransitables y poco seguros para las travesías comunicando poblaciones. El historiador William McGreevey asevera que a mediados del siglo XIX muchas de las principales rutas del país estaban en tan mal

¹¹ Alvear Sanín, José. *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia (1492- 2007)*. Ministerio de transporte. Bogotá, 2008. Pág 82

¹² La pendiente es la capacidad de girar de un riel con respecto a la horizontal. En Colombia durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX la tecnología no permitía superar los 4°.

estado, que sólo eran transitadas por tercios o cargadores humanos, y que durante las épocas de lluvia, ni siquiera éstos podían circular por dichas rutas.¹³

La incipiente red de carreteras con la que contaba Colombia a mediados del siglo XIX estaba pensada para un comercio a pequeña escala y cubría escasamente las necesidades de la época. La solución a los problemas del transporte que cobijara cortas distancias aun se encontraba distante, y no tenía aún en la mira el potencial con el que contaba el país de llegar a implementar un sistema masivo de transporte; en efecto en Colombia no se habían dado las condiciones básicas que permitieran la entrada definitiva del ferrocarril, y en consecuencia, los productores y los inversionistas extranjeros que pensaban en grande, no contaban con los incentivos necesarios para hacer de manera efectiva presencia en el país. Según los datos de la Comisión Corográfica, el comercio interno de la Nueva Granada era dinámico y en teoría cubría las necesidades más apremiantes, siendo este relativamente próspero a pesar del atraso de las carreteras. McGreevey menciona que el primer camino para vehículos data de 1851, y durante los sucesivos 15 años sólo se habían construido 150 km de carreteras alrededor de la capital en medio de múltiples dificultades tal y como lo indican los cálculos elaborados por la Comisión Corográfica.¹⁴

No cabe duda de que para los políticos decimonónicos, el progreso de una nación se medía en kilómetros, así que a partir del magnífico invento del ferrocarril que revolucionó el mundo de los transportes, todos los países quisieron ser pioneros y aplicar las nuevas tecnologías en este campo, ya que los medios que existían previamente no cumplían con las expectativas de los comerciantes, agricultores y todas aquellas personas que se veían involucradas en el mundo del comercio en cuanto volumen, costos y tiempo de transporte de la carga. Las distancias parecían mayores y acceder a ciertos productos que no se cosechaban en la región era algo casi imposible; los dueños de los productos agrícolas de naturaleza perecedera, no podían imaginarse produciendo demasiado, ya que el excedente se perdería por falta de un medio que con rapidez pudiera hacer llegar a tierras lejanas su producto. El ferrocarril en un primer momento se aplicó para solucionar los problemas de

¹³ Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845- 1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975. Pág 251

¹⁴ Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845- 1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975. Pág 252.

transporte de mercancías pesadas en el campo de la minería y de la agricultura, y posteriormente se pensó para el transporte de pasajeros, tal y como lo indica Luis Alberto Jaramillo, quien afirma que a principios del siglo XIX tanto las carreteras como los canales de navegación no representaban un medio de transporte rápido que cubriera las necesidades del desplazamiento de personas ni mercancías, impidiendo además el desarrollo y la integración nacional. A partir de la introducción del ferrocarril el sistema de transporte se revolucionó.¹⁵

Colombia no tenía intenciones de permanecer excluida o aislada del modelo de progreso que traía la gran ola constructora de ferrocarriles a nivel mundial, de esta manera asimiló las tendencias de las economías mundiales que vieron en el ferrocarril una de las mejores inversiones, que propiciaría un vuelco al mundo del transporte tan atrasado entonces. Los políticos y dirigentes de la época se mostraron muy optimistas al ver los resultados del ferrocarril en algunas naciones más adelantadas como Inglaterra y no dudaron en aplicar el novedoso método en el país.

El objetivo principal de dicho acontecimiento era comunicar las zonas de explotación de los principales productos agrícolas como el café, la quina, el tabaco y otros productos provenientes de la extracción minera conectándolos con las arterias principales del país, esto es, con los ríos, posteriormente con los mares y finalmente con el exterior. No obstante el entusiasmo de la implementación del ferrocarril en Colombia, la iniciativa contó con un sinnúmero de inconvenientes y en algunos casos fue más el tiempo invertido en la construcción del ferrocarril que el tiempo de funcionamiento de algunas líneas. El dinero o la falta de éste, fue la problemática central que caracterizó la construcción de la mayoría de las líneas férreas, y fue sin duda el protagonista de los numerosos paros promovidos por los trabajadores en las obras¹⁶.

¹⁵ Jaramillo, Luis Alberto. ¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia? Ed. Departamento de publicaciones de la Universidad Externado de Colombia. Bogotá, 2001. Pág 59.

¹⁶ Sánchez González- Aguilera Mario. *Memoria de un país en guerra. Los mil días 1899- 1902*. Thomas Fischer. Capítulo 1: “Desarrollo hacia afuera y «Revoluciones» en Colombia, 1850-1910. Ed Planeta. Bogotá, 2001. Pág 42.

Ante la llegada inminente del ferrocarril a Colombia, también la escasa red de carreteras se convirtió en un obstáculo, ya que retrasó las obras que en general se venían llevando a cabo en el país, y especialmente en donde se estaban construyendo las líneas. La difícil topografía hacía que las mercancías llegaran a su destino de manera ardua y que el precio del transporte, la lentitud, el clima, las enfermedades, los conflictos internos, entre otros factores que se presentaban sobre la marcha de las obras, hacían que los contratos no se pudieran ejecutar a tiempo como había sido estipulado; sin embargo, el factor que más inconvenientes trajo y que a su vez desencadenó otros, fue la distancia existente entre los puertos marítimos colombianos donde llegaban las mercancías desde Europa y los centros de construcción del ferrocarril:

“Quizás el principal impedimento a la expansión del comercio en Colombia durante el último año ha sido la desastrosa condición de los principales caminos del país. El camino entre Honda y Bogotá, ciertamente el más importante del país, ha sido relegado a un abandono tal que es casi intransitable... El tiempo gastado en transportar las mercancías esa corta distancia ha sido superior al que se gasta de Europa a Honda.”¹⁷

McGreevey plantea que el bajo ingreso per cápita y el alto costo del transporte, constituyeron una de los principales inconvenientes que frenaban la expansión comercial. Acarrear mercancías desde los puertos fluviales hasta su destino era muy costoso, por ejemplo transportar una carga (cerca de 250 libras) por río, a través de una distancia de 920 kilómetros hasta Honda era de \$7, mientras que los 160 kilómetros siguientes, por tierra hasta Bogotá, costaba entre \$4 y 6, aumentando las tarifas en épocas de lluvia.¹⁸

Retomando esta idea, parece comprensible que el alto costo del transporte haya llevado a consumidores colombianos a importar productos, teniendo en cuenta que resultaba más barato traerlos desde fuera hasta las poblaciones que quedaran en las riberas de los ríos y no pagar los altos costos de transporte desde las zonas interiores del país. A continuación será

¹⁷ Great Britain, Foreign Office, Diplomatic and Consular Reports, *Report on the Trade of Colombia for the year 1889*. Number 804 of the Annual Series, pág 3

¹⁸ Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845- 1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975. Pág 253.

planteada una reflexión de Thomas Fischer sobre una tesis de Safford en su obra *Memoria de un país en guerra. Los mil días 1899- 1902* refiriéndose a los altos costos de los productos por la falta de buenas vías de comunicación:

*“Para el historiador norteamericano, las exportaciones colombianas fueron a largo plazo poco competitivas a causa de los altos costos del transporte desde el interior hasta las costas, en comparación con aquellas provenientes de países más accesibles. La construcción de ferrocarriles y amplias vías de comunicación habrían mejorado las posibilidades de los productos colombianos, pero, según Safford, dicha moderna infraestructura de transportes era una cara y arriesgada empresa”*¹⁹

1.3 Importancia de la presencia extranjera en el país durante el siglo XIX

La ambición de poder traspasar los límites y de llegar a “la civilización”, fue la condición sine qua non por la cual el Estado colombiano se vio en la necesidad de recurrir y contratar con empresas extranjeras que realizaran los correspondientes trabajos, así como dar concesiones, ya que internamente Colombia no disponía de esta nueva tecnología, ni de los recursos suficientes, ni de la ingeniería necesaria para emprender el camino de la construcción de vías férreas por sí sola. Alberto Mayor Mora afirma que a los voraces capitales ingleses y norteamericanos, Colombia les dio privilegios y exoneraciones para que sus inversiones en locomotoras dieran los mismos rendimientos que en su país de origen.”²⁰

Las empresas constructoras no sólo se lucraban del giro del negocio, sino además se adueñaban en la práctica de la totalidad de la empresa, funcionando como estructuras monolíticas: eran los dueños de las vías, cobraban las tarifas, e inspeccionaban el manejo técnico.²¹ El aspecto negativo de esta situación, es que habitualmente la empresa

¹⁹ Sánchez González- Aguilera Mario. *Memoria de un país en guerra. Los mil días 1899- 1902*. Thomas Fischer. Capítulo 1: “Desarrollo hacia afuera y «Revoluciones» en Colombia, 1850-1910. Ed Planeta. Bogotá, 2001.

²⁰ Mayor Mora, Alberto. *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Ed. El Ancora. Bogotá, 1999. Pág 15

²¹ Jaramillo, Luis Alberto. *¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia?* Ed. Departamento de publicaciones de la Universidad Externado de Colombia. Bogotá, 2001. Pág 61.

constructora era extranjera y por consiguiente, los beneficios provenientes del usufructo del ferrocarril, se recibían fuera del país.

Un ejemplo de lo que ocurría con estas concesiones a empresas extranjeras, se puede reflejar en la situación ocurrida durante la construcción del ferrocarril de Girardot en 1881. El alto costo político y económico que asumiría la nación, era de cincuenta años concedido en beneficio a la empresa constructora, pero al parecer no importaba el precio ni las consecuencias, con tal de traer el ferrocarril a nuestro país:

“Lo que importa a todos, lo que importa al país en jeneral es, que alguien, sea quien fuere, dé cuanto antes la señal de partida para las tierras prometidas de la civilización; que en cualquier parte, sea donde fuere, se dé cuanto antes el primer eterno adiós al atraso i la barbarie... En donde quiera que se clave el primer riel, donde suene el pito de la primera locomotora, mensajero de sus ideas, allí está su obra, allí está su gloria... Estas grandes obras que someten la tierra al imperio del hombre, que hacen comunes los beneficios de la civilización entre todos los pueblos, que difunden las luces i acrecientan la riqueza i la felicidad del jénero humano, no se realizan sino por el jenio i la indomable energía de unos pocos hombres singularmente privilegiados para concebirlas y organizarlas²²

Es importante resaltar las grandes concesiones que otorgó el gobierno colombiano a las empresas extranjeras y nacionales para que ejecutaran las obras en Colombia. Las condiciones de liquidez eran precarias, por lo cual el gobierno entregaba miles de hectáreas de tierras baldías a los empresarios en parte de pago.

Luego de la inauguración de la red del Istmo, el desarrollo de los ferrocarriles en Colombia no alcanzó a tener una importancia relevante como ocurrió en otros países sudamericanos que empezaron sus obras por la misma época. Durante la segunda mitad del siglo XIX las

²² Mayor Mora, Alberto. *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Ed. El Ancora. Bogotá, 1999. Pp 16- 17. «Informe del Señor Aníbal Galindo» *Memoria del Secretario de Hacienda y fomento dirigida al Presidente de la Unión para el Congreso de 1879*, Imp de H. Andrade, Bogotá, 1879, Documentos, p, 97

condiciones económicas del país empeorarían con las guerras civiles que paralizaban los trabajos de las obras y en ocasiones destruían los trayectos que ya estaban terminados.

Carlos Lleras plantea que durante los primeros tres cuartos del siglo XIX las obras concernientes a la construcción de ferrocarriles (a excepción del caso de Panamá) no habían traído mayor solución al problema del transporte y por ende a la integración del territorio. Los conflictos civiles no dejaban avanzar las obras y sólo se notó el esfuerzo y el progreso en materia de vías de comunicación hasta el siglo XX.²³

Lo ocurrido con el ferrocarril de Panamá, sólo fue el principio de lo que serían las inversiones extranjeras en materia ferroviaria en el país. Las compañías forasteras serían por excelencia las encargadas de crear la empresa como tal, ya que como Colombia no contaba con ingenieros que pudieran dirigir estas obras, y tampoco contaba con los materiales necesarios, obligatoriamente tenía que recurrir a la ayuda de tales inversionistas para crear su propio sistema nacional de transportes.

Algunas veces éstas compañías por motivos de distinta índole no cumplían con los contratos acordados; en efecto el costo del transporte de mercancías aumentaba en épocas de invierno, y hacer un cálculo aproximado era difícil, razón por la cual era común que algunas empresas del exterior vinieran a Colombia y después de no cumplir con lo estipulado, dejaran abandonados los proyectos, ocasionando su reproche por parte de las élites conservadoras del país:

“La inseguridad en el cálculo de costos fue la razón principal de que las sociedades ferroviarias extranjeras a menudo no empezaran las obras, o de que después de pequeños avances perdieran su solvencia y abandonaran el país. Por la falta de ofertas de empresas sólidas, los gobiernos nacionales admitieron a veces proyectos de empresas dudosas para la construcción de ferrocarriles, empresas que se propusieron obtener la mayor cantidad de subvenciones de apoyo sin cumplir las prestaciones acordadas. (...) Como consecuencia del abuso de estas empresas, aumentó el rechazo generalizado contra la presencia extranjera, sobre todo entre

²³ Lleras Restrepo, Carlos. *La economía colombiana. Desde sus orígenes hasta la crisis de 1929*. Ed. Archivo Cultural. Bogotá, 1990. Pág 110.

políticos conservadores. Esto reforzó la reserva de las empresas constructoras extranjeras a invertir en proyectos en Colombia”²⁴

Después del conflicto conocido como La Guerra de los Mil días (1899-1902) que libró batallas en distintas provincias de Colombia y en especial en Panamá, ésta decide separarse de manera definitiva de Colombia, debido a las infructuosas negociaciones por parte de los dirigentes encargados de llevarlas a término. No obstante lo anterior, la situación al interior del país luego del conflicto, empezó a presentar síntomas de estabilidad en los sectores de la economía y del transporte, reactivando las expectativas de progreso que a principios de siglo XX giraban entorno a la idea de la construcción del ferrocarril. En este periodo de la historia, Colombia ya contaba como hechos no sólo el mejoramiento de las instalaciones del ferrocarril en todos sus focos de construcción, sino además la activación de un naciente comercio de tipo exportador que tenía el apoyo incondicional de los inversionistas extranjeros, que habían puesto sus esperanzas de riqueza en la joven nación ansiosa de entrar en la dinámica comercial internacional, acercándose poco a poco a la idea de mundo globalizado que hoy nos caracteriza. Para McGreevey después de la Guerra de los Mil Días, el logro del crecimiento económico se dio gracias a las exportaciones de café estrechamente ligadas a las mejoras de infraestructura ferroviaria, sumado a una significativa reducción de costos en el transporte de mercancías y de pasajeros y a una disminución considerable de distancias entre centros demográficos y los puertos de embarque.²⁵

En Colombia la red ferroviaria presentó fallas significativas en su planeación; no fue diseñada para que hubiera una comunicación directa entre los puertos principales del país las ciudades y los centros de extracción tanto de minerales como de productos agrícolas. Las vías construidas buscaban cumplir con trayectos importantes pero subestimando esa visión expansionista capaz de unir y de tejer como si de una red se tratara, las principales vías de acceso y comunicación. Por esta razón, los trayectos habilitados no cumplían de

²⁴ Sánchez González- Aguilera Mario. *Memoria de un país en guerra. Los mil días 1899- 1902*. Thomas Fischer. Capítulo 1: “Desarrollo hacia afuera y «Revoluciones» en Colombia, 1850-1910. Ed Planeta. Bogotá, 2001. Pág 42.

²⁵ Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845- 1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975. Pág 251.

manera eficiente todos los itinerarios con los que pudo haber contado, sin tener que “echar mano” de otros recursos combinados con el ferrocarril, como carreteras secundarias, caminos, ríos y demás medios para llegar a su destino. Lo prudente habría sido solidificar las líneas férreas desde un principio, basados en un plan integral que previera el desarrollo comercial del país. Cabe añadir que había un fuerte interés por parte de los comerciantes extranjeros en poner en marcha rápidamente este sistema de transporte, ya que visionaban la oportunidad de actuar como intermediarios no sólo en la comercialización de los productos agrícolas, sino también en el proceso mismo de construcción de la infraestructura vial. Para el historiador Álvaro Tirado Mejía, el desarrollo de los ferrocarriles en Colombia y en otras naciones atrasadas, contribuyó al progreso de las potencias avanzadas gracias a que éstas impulsaron una industria pesada de material férreo; además al acortar distancias por medio del funcionamiento de los ferrocarriles, abarataban las comunicaciones entre el país imperialista y los dependientes, de manera que las mercancías de la metrópoli podían competir en modo más ventajoso con las de los segundos, facilitando igualmente la exportación de materias primas hacia la potencia en cuestión. El objetivo principal de los inversionistas extranjeros, radicaba en conectar con los puertos las regiones en donde estaban establecidas las industrias de exportación, sin tener en cuenta el crecimiento y la conexión del mercado interno. Al observar los ferrocarriles trazados en Colombia, es evidente que cumplían con la función de articular rutas hacia el mar o hacia el Magdalena, pero no entre ciudades importantes del interior para la integración económica del país.²⁶

Esta tesis se ve reforzada por el planteamiento de Luis Alberto Zuleta que en su obra *¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia?* analiza este fenómeno producto de la escasa planificación por parte de los inversionistas extranjeros, quienes tenían sólo por sus intereses más apremiantes y no concebían el proyecto ferrocarrilero como una sistema integrado de redes, sino como una serie de segmentos de transporte independientes que cubrían las necesidades más elementares. Jaramillo afirma que durante la década de los años 20 muchos proyectos quedaron inconclusos por la insolvencia de los contratistas, por la falta de comunicación entre los negociadores, corrupción y conflictos armados internos e

²⁶ Tirado Mejía, Álvaro. *Introducción a la historia económica de Colombia*. Ed. Lealón. Medellín, 1979. Pág 278- 279.

internacionales como la Primera Guerra Mundial.²⁷ Este hecho refleja el desinterés y la falta de presión ejercida por parte del gobierno colombiano, quien se dedicó a conceder los contratos a los ingenieros extranjeros y no visualizó de manera global la problemática del transporte. El ejecutivo, veía en el ferrocarril la solución a los problemas a corto y no a largo plazo; al inconveniente de la planificación se suma el de los conflictos civiles que en varias ocasiones atravesó el país, dejando por fuera a miles de trabajadores que en su deber de patriotas debían dejar “el pico y la pala” por las armas. Las dificultades por las que atravesó Colombia durante las décadas del auge de la construcción del ferrocarril fueron muchas y en ocasiones se convirtieron en cadenas que no permitían el avance en las obras, pero al igual que en nuestro país, las demás naciones también contaron con sus propios inconvenientes.

Como fue señalado antes, el uso del ferrocarril y todo el desarrollo económico que finalmente traería estaba enfocado hacia el exterior, tanto que las principales ciudades de Colombia no se conectaron sino hasta mitad del siglo XX. El interés principal era comunicar las zonas de extracción con los puertos fluviales y finalmente con el mar, dejando de lado la vinculación entre núcleos urbanos. La distancia entre las ciudades se hizo relativamente más grande, en relación con la distancia entre cada ciudad y el mundo exterior, por lo cual el comercio interno tuvo que afrontar altos costos relativos del transporte en comparación con los productos que venían del extranjero. Por esta razón es posible afirmar que en Colombia la implementación de los ferrocarriles, tuvo la particularidad de funcionar en razón del comercio exterior y no interior. Las ciudades más importantes de Colombia, Bogotá y Medellín, sólo se comunicaron por una línea directa del ferrocarril hasta 1960.²⁸

²⁷ Zuleta Jaramillo, Luis Alberto. *¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia?* Ed.

Departamento de publicaciones de la Universidad Externado de Colombia. Bogotá, 2001. Pp 107-108

²⁸ Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845- 1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975.

Pág 280.

1.4 El primer ferrocarril interoceánico: El ferrocarril de Panamá

Colombia vería el inicio de la construcción del primer ferrocarril en 1850, momento en el cual se empieza a construir la primera línea férrea en el Istmo de Panamá. Esta línea fue dada en concesión a una compañía francesa, pero finalmente por cuestiones económicas, fue una compañía estadounidense llamada “Panama Railroad Company” con sede en la ciudad de Nueva York quien llevó a cabo el proyecto. Mediante la venta de acciones esta empresa empezó a financiarse, y de esta manera, los ingenieros norteamericanos fueron los pioneros en América en la construcción de ferrocarriles, demostrando su destreza en el Istmo alejado del resto del país, e impidiendo enseñar a los ingenieros colombianos la manera cómo debían construirlo; cabe agregar, que dicha compañía le había comprado los derechos exclusivos al gobierno colombiano de llevar a término la obra, lo que implica a su vez que tampoco tuvieran obligación alguna en hacerlo. La ingeniería extranjera se volvió necesaria para el progreso de la nación, de manera que tuvo siempre que traer de fuera el personal cualificado para el desarrollo de esas obras infraestructura²⁹.

No se sabe si El Libertador soñó desde tiempo atrás con un ferrocarril que comunicara el interior del país con la arteria fluvial más importante, el río Magdalena, que cruzaba el país hasta el norte y posteriormente se comunicaba con el Océano Atlántico. Sólo hasta mediados del siglo XIX Colombia vería la iniciación de la primera obra de esta índole, y no precisamente para comunicar el río Magdalena con el interior del país, sino una línea que comunicara ambos océanos por el Istmo de Panamá.

La urgencia de la construcción del canal a través del Istmo era vital para comunicar el Océano Pacífico con el Océano Atlántico, es decir, con el mercado europeo. Este paso estratégico ahorraría bastante tiempo y dinero en transporte que debían pagar los comerciantes que sacaban sus productos de la costa oeste de Estados Unidos y de países sudamericanos como Perú. Ya desde el reinado de Carlos III la idea de la apertura de un canal interoceánico se encontraba presente en la mente de los más interesados en el comercio de las colonias con la metrópoli. Colombia se convertiría entonces, en uno de los

²⁹ Pérez Ángel Gustavo. *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. E. cisne color. Bogotá, 2008

primeros países de Latinoamérica en inaugurar la locomotora a vapor como sistema de transporte, y gracias a la ley 4 de julio de 1850 se llevaría a cabo la primera obra ferroviaria: el ferrocarril Transístmico de Panamá.³⁰

El naciente imperio norteamericano, era el más interesado en construir una ruta que le permitiera sacar sus mercancías de costa a costa en el menor tiempo posible y a mejor precio, especialmente en aquella época en la que se encontró oro en California y el tráfico de personas y mercancías era voluminoso. Aún a mediados del siglo XIX no había alcanzado un buen nivel de desarrollo de vías de transporte al interior del país. La travesía de los productos de la costa occidental a la oriental, tardaba en promedio dos meses, y contaba con obstáculos como las malas condiciones climáticas que estropeaban los caminos, el escaso volumen que podían transportar los carros tirados por caballos, y el ataque imprevisto de los indios nativos. Además de la opción de atravesar el país de costa a costa, la otra ruta de que disponían, también tardaba dos meses en llegar a su destino y consistía en una travesía por Cabo de Hornos y de allí partir hacia la costa este y posteriormente hacia Europa. Por tales motivos, Estados Unidos era el más interesado en abrir esta línea para su propio beneficio. Sobre este argumento, Thomas Fischer plantea que en 1851 una empresa norteamericana inició las obras para la construcción del primer ferrocarril en el territorio colombiano con su debida autorización. Panamá suprimió la oficina de aduanas, dejando el tráfico comercial del istmo libre de aranceles y desde 1820, Colombia había empezado a relacionarse con las potencias mundiales del siglo XIX, cuando se firmaron tratados de amistad, comercio y navegación con EE.UU. (1824), Gran Bretaña (1825), los Países Bajos (1829) y Francia (1830).³¹

Con la apertura del canal de Panamá, los puertos del sur de Estados Unidos aumentaron su actividad comercial y la fama de su gran desarrollo atrajo a poblaciones que participaron de manera activa en el proceso de expansión agrícola, como consecuencia del auge de las exportaciones de grano. El paso a través del canal benefició a las localidades del sur, en las

³⁰ Jaramillo, Luis Alberto. *¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia?* Ed. Departamento de publicaciones de la Universidad Externado de Colombia. Bogotá, 2001. Pág 105.

³¹ Sánchez González- Aguilera Mario. *Memoria de un país en guerra. Los mil días 1899- 1902.* Thomas Fischer. Capítulo 1: “Desarrollo hacia afuera y «Revoluciones» en Colombia, 1850-1910. Ed Planeta. Bogotá, 2001. Pág 36

cuales se evidenció un crecimiento poblacional resultado de la inmigración. Puertos como el de Nueva Orleans se caracterizaron por su dinamismo comercial, mientras que puertos como los de New York sufrieron una significativa decadencia al perder el liderazgo de las exportaciones³².

Una vez en uso el ferrocarril de Panamá, sería la empresa constructora quien gozaría de los beneficios del artefacto, y en 1855 se inaugura esta ruta. El canal de Panamá fue el primer canal transcontinental del mundo y el mismo año en que fue finalizada la obra, la empresa constructora ya había recaudado un tercio de la inversión, toda vez que aunque la obra no hubiese sido concluida, ésta prestaba el servicio de transportes de mercancías y de pasajeros por tramos; si bien el resto del trayecto se ultimaba en mula o en carro, la compañía cobraba derechos de paso por el Istmo, convirtiéndose de esta manera en los amos y señores de la travesía. Cuatro años después de la inauguración de la ruta, los dividendos fluctuaron entre el 12 y el 44 % anuales sobre el capital invertido; en 1904 repartió 38 millones de utilidades cuando sólo había costado 7³³, motivo por el cual ha sido considerada a través del tiempo como una de las empresas más lucrativas del mundo.

1.5 Francisco Javier Cisneros en Colombia, el padre de los ferrocarriles en Colombia

Para Francisco Javier Cisneros el problema del transporte se resolvería sólo en la medida en que funcionase de manera articulada; aun más ambicioso, la mentalidad de Cisneros apuntaba utópicamente a crear una red ferroviaria a nivel latinoamericano con dimensiones descomunales, sin embargo, el sueño del cubano iría tocando la realidad y la complejidad del problema conforme entraba en la práctica. El cubano deseaba tener en cuenta todos los componentes del ferrocarril para integrar esa red, tales como túneles, zanjas, muelles, la adjudicación de tierras baldías, el hecho de tener que involucrar ingenieros con experiencia, el dominio legal y administrativo, la capacidad financiera, la disciplina, las tarifas del transporte, y demás elementos posibles y considerables para una visión integral del sistema, y así darle forma a ese tejido ferroviario y fluvial capaz de proporcionar tanto a las clases pudientes como a aquellas de menores recursos un medio de transporte

³² Ripley, William. "Railroads rates and regulation". Ed. Longmans Green. New York, 1927. Pág 29.

³³ Lemaitre, Eduardo. *Panamá y su separación de Colombia*. Banco popular. Bogotá, 1971. Pág 71.

asequible, seguro, rápido y confortable para pasajeros. Esta mentalidad progresista hizo de Cisneros el ingeniero más destacado en la materia que pisó suelo colombiano el siglo XIX.³⁴

Cisneros llegó a Colombia en 1874 contratado para la construcción del ferrocarril de Antioquia. Su experiencia laboral en el campo de los ferrocarriles se dio en Cuba con el auge de los ingenios azucareros gracias al boom que vivía el ferrocarril en los Estados Unidos, en donde también estudió. Cisneros fue un soñador que ansiaba el progreso de Latinoamérica y de Colombia, país que lo recibió y que le permitió alcanzar su desarrollo profesional no sólo en la construcción del ferrocarril de Antioquia, sino también en la del Pacífico, la Dorada, el trayecto que de Facatativá llevaba a Girardot y en la de Bolívar. Este ingeniero logró consolidar una empresa estable y desarrollar sus contratos mediante la inversión de capitales extranjeros, pero se enfrentó a numerosos obstáculos como es de esperarse por la topografía, la falta de liquidez económica, además de las diferencias irreconciliables entre los mandatarios colombianos, ya que durante el auge ferroviario el país atravesaba una de las peores crisis políticas.³⁵

Otro aspecto llamativo y digno de mención, fue la falta de uniformidad en la medida del ancho de los rieles. En Colombia se adoptaron medidas diferentes para hacer el mismo trabajo, lo que evidencia aún más la falta de planificación con la que se ejecutaban los proyectos. Al construir las vías de distinta anchura, las líneas no se podían comunicar entre sí:

“(...) la futura red de nuestros ferrocarriles, pues los privilegios que se han concedido obedecen solamente a razones locales, y ni siquiera se ha tenido en cuenta la uniformidad de la anchura de las diversas líneas contratadas, una vez que ellas son el principio de la futura gran red general del país. (...) Podemos, no obstante, admitir en casos especiales, como en el de una región poco poblada,

³⁴ Mayor Mora, Alberto. *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Ed. El Ancora. Bogotá, 1999. Pp. 19- 20.

³⁵ Mayor Mora, Alberto. *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Ed. El Ancora. Bogotá, 1999. Pág 24

*líneas de una anchura de setenta y cinco centímetros y también para los ramales de las vías principales del “Sistema Decanville”. En general, también puede admitirse esta anchura para ferrocarriles que deban sustituir a los caminos carreteros; pues el costo de construcción y conservación viene a ser casi el mismo con corta diferencia”*³⁶

Alberto Mayor Mora en su artículo titulado “*El tren, historia y prehistoria*” en el que ampliamente habla de la figura de Cisneros, afirma que los ferrocarriles de trocha angosta eran más benéficos para los países latinoamericanos, ya que al ser más económicos se acomodaban mejor a las necesidades y al presupuesto de la Nación. Según el sociólogo, el tendido angosto era la mejor opción a aplicar en nuestro territorio, pues no sólo reducía el deterioro de los rodamientos, se ahorra en combustible, en gastos de mantenimiento, operarios sino además hacían de las locomotoras máquinas más potentes.³⁷

1.6 El movimiento ferrocarrilero en Colombia

Después de la línea férrea de Panamá, la siguiente en construirse en Colombia fue la de Bolívar. Contaba con sólo 27 kilómetros y comunicaba a Barranquilla con Sabanilla.

En la década de 1870 los avances tecnológicos eran aun modestos y las pendientes no podían superar el 1.5%, por lo que la topografía se convertía en enemiga de la construcción de ferrocarriles, generando frecuentes retrasos en sus obras a pesar de que con el tiempo se irían concretando más líneas.

En 1904, 565 kilómetros de líneas férreas funcionaban en Colombia. Durante la década siguiente, el número de kilómetros en uso fue casi duplicado. Entre el período de 1922 y 1934 su extensión total se duplicó nuevamente, pero su construcción se vio estancada y no hubo adiciones importantes sino solo hasta finales del decenio de 1950. No podemos por

³⁶ Ministerio de Fomento, Colombia, *Informe del Ministro de Fomento al Congreso de la República de Colombia en sus sesiones ordinarias de 1890* (Bogotá: Imprenta de Antonio María Silvestre, 1890) pág XI-XII

³⁷ Mayor Mora, Alberto. *El tren, historia y prehistoria*. Magazin dominical “El Espectador”. Pp. 12-14, #835, mayo 1999.

tanto hablar de una red como tal, ya que las existentes, eran líneas construidas separadamente y para tramos específicos³⁸.

En lo que a fletes se refiere, un ejemplo de tarifa tomado del ferrocarril de Antioquia propuesta por el ingeniero Cisneros, era de 17 centavos por tonelada transportada y comparado con el costo de servicio del transporte tradicional, la misma tonelada tenía un costo de 60 centavos por kilómetro. Estas tarifas estaban sujetas a cambios y por lo general tendían a bajar y no a subir; en el caso específico del café, la tarifa era especial y ascendía a los 8.5 centavos por tonelada³⁹.

La ausencia de vías de comunicación en el país empezó a preocupar a varios sectores influyentes de la sociedad colombiana, que habiendo viajado por el mundo, conocían las grandes ciudades europeas que desde hacía siglos contaban con caminos y vías de acceso.

La introducción del Informe presentado por el Ministro de Fomento al Congreso de la República en 1890 constituye un claro ejemplo de la inquietud que se venía planteando a nivel ejecutivo, donde se evidencia la necesidad de visualización del progreso económico a través de la implantación de un buen sistema de transportes. En el informe se manifiesta que la prosperidad económica del país estaba íntimamente ligada a la producción agrícola y que la misma podría ser elevada a cifras considerables, sin embargo, sin un buen sistema de transporte la agricultura tendría que permanecer almacenada, ya que los excedentes de producción antes que generar riqueza, saturarían el mercado provocando enormes pérdidas.

En este orden de ideas, la necesidad de garantizar un mercado estable al producido nacional se vería satisfecha solo en la medida en que las rutas de tránsito interregional y las rutas de salida de dichos productos ocuparan un lugar prioritario dentro de las políticas estatales y una vez cumplido el objetivo, la consecuencia inmediata sería el aumento de la producción agrícola y su correspondiente comercialización en los mercados internacionales.⁴⁰

³⁸ Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845- 1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975. Pp. 260-261

³⁹ Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845- 1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975. Pág 260.

⁴⁰ Ministerio de Fomento, Colombia, *Informe del Ministro de Fomento al Congreso de la República de Colombia en sus sesiones ordinarias de 1890* (Bogotá: Imprenta de Antonio María Silvestre, 1890)Págs VI-VII

Otro de los factores que obstaculizaban la rápida implementación del modelo, era el hecho que las reuniones en el Congreso sólo se llevaran a cabo cada dos años. Se hacía necesaria una ley que autorizara al poder ejecutivo de contratar empresas privadas que ejecutaran este tipo de contratos sin previa autorización por parte del Congreso. Este fue uno de los primeros obstáculos a los que se enfrentó el Gobierno al momento de tomar medidas, ya que no contaba con la independencia necesaria para decidir sin previa autorización, y en consecuencia se retrasaba y dificultaba el progreso.

Como se mencionó anteriormente, otro obstáculo al que se enfrentó el Gobierno fue la falta de recursos para la construcción del ferrocarril; no obstante esta dificultad, ya el Ministerio de Fomento vislumbraba posibles alternativas de solución a la falta de disponibilidad de capital para llevar a cabo la compleja obra de infraestructura. Entre las posibles soluciones, el Ministerio contemplaba ofrecerles a los contratistas parte de las tierras incultas y de las riquezas minerales y vegetales que abundaban en el territorio nacional.⁴¹

La falta de presupuesto, en cada uno de los tramos de la construcción en las distintas localidades, ocasionó grandes dificultades en la ejecución de los proyectos, por lo mismo, las obras eran suspendidas y el cumplimiento a satisfacción de los contratos se hacía imposible sin la estipulación de prórrogas. Además de la falta de recursos y de la consecución de autorizaciones para la construcción de vías de comunicación, una tercera dificultad para el Gobierno, fue la falta de hombres que sirvieran de mano de obra tanto en la construcción de dichas vías férreas como en la agricultura, en aquellos poblados que estaban surgiendo y tomando fuerza gracias a la configuración de una región que se apoyaba en la naciente economía basada en la construcción del ferrocarril.

La escasez de mano de obra llevó a reflexionar acerca de nuevas y eficientes medidas adoptadas por parte de otros países de América Latina, como es el caso de Argentina, que importaba su mano de obra para poblar la extensa región de la Pampa, sin embargo, el problema de Colombia era la falta de recursos para atraer población extranjera. El Gobierno no se encontraba financieramente en condiciones de disponer recursos y estímulos

⁴¹ Ministerio de Fomento, Colombia, *Informe del Ministro de Fomento al Congreso de la República de Colombia en sus sesiones ordinarias de 1890* (Bogotá: Imprenta de Antonio María Silvestre, 1890) Pág VIII

suficientes para promover la inmigración, y si bien optó por proponer soluciones de este tipo a los empresarios del sector privado, que a su vez eran los encargados de la construcción del ferrocarril, éstos sostenían que debía ser el Gobierno quien ejecutara y promoviera aquellos planes para atraer inmigrantes, argumentando que el éxito de los mismos sería en beneficio y desarrollo del país y que los impuestos que debían pagar los inmigrantes, de todos modos irían directamente a acrecentar sus arcas.⁴²

Cómo bien hemos mencionado en diversas oportunidades a lo largo de este escrito, otra de las dificultades en la construcción de vías férreas, era la difícil topografía que caracteriza al país, además de las inclemencias del tiempo, que en los duros inviernos aislaban las zonas comunicándolas por enteras temporadas.

Adicionalmente, las enfermedades tropicales más propicias en climas húmedos, traían epidemias de fiebre amarilla y viruela, a tal punto de llegar a acabar en un determinado momento hasta con el 80% de la población que había resultado infectada.

De otra parte, se hacía difícil encontrar mano de obra en los tiempos de guerras y conflictos civiles que azotaron el país durante 1885 y 1899 ya que con frecuencia la construcción del ferrocarril se veía interrumpida por temporadas debido a la amenaza que representaban dichos conflictos bélicos no sólo para los obreros sino para la infraestructura misma del tren⁴³.

Al igual que como sucede en nuestros días, los conflictos bélicos de entonces hacían que los inversionistas extranjeros temieran traer sus capitales a Colombia, y gran parte del presupuesto nacional estaba destinado a sostener los gastos de guerra y a los esfuerzos por solucionar el conflicto bipartidista que caracterizó el siglo XX.

La suma de estos y otros motivos, determinaron el inicio de la decadencia del ferrocarril. Las élites a través de sus representantes empezaron a idear y promover soluciones menos costosas y más productivas, como la construcción de carreteras. En 1930 el partido liberal

⁴² Ministerio de Fomento, Colombia, *Informe del Ministro de Fomento al Congreso de la República de Colombia en sus sesiones ordinarias de 1890* (Bogotá: Imprenta de Antonio María Silvestre, 1890) Pág IX

⁴³ Escobar Muriel, Oswaldo. *...y el tren legó a Bogotá. Conexión férrea Río Magdalena- Bogotá 1870- 1909*. Ed Apidama. Bogotá, 2008. Pp 47, 73.

asumió el poder y una de sus prioridades fue reformar el sistema de transportes. En 1931 el Congreso aprobó la iniciativa en materia de construcción de una red de carreteras, abandonando así el propósito de construir un sistema nacional de ferrocarriles.⁴⁴

1.7 Decadencia y olvido del ferrocarril

El sistema ferroviario empezó a decaer en la década de 1960. Además de los motivos señalados, es posible también afirmar que en el país no se estimuló de una manera eficiente el mercado, los precios del transporte a pesar de que eran mucho más bajos que en épocas anteriores cuando no existía el ferrocarril, resultaron altos a comparación de los precios de los nuevos medios de transporte que empezaron a competir con el mismo desplazándolo de manera paulatina.

Hay quienes sostienen que una estrategia por parte del Gobierno que seguramente habría salvado al ferrocarril, hubiera sido la de promover la inversión privada para disminuir los precios del transporte y obtener mejoras tecnológicas, para reducir de esta manera la necesidad de financiamiento por parte del Estado. Este problema no sólo se dio en el contexto colombiano, en efecto, se trató de una crisis generalizada en la que numerosas empresas ferroviarias fueron objeto de liquidación. A pesar de que finalmente el sistema ferroviario no prosperó, es preciso recordar que los gobiernos respectivos intentaron algunas reestructuraciones para salvar las empresas comprometidas en su construcción, de manera que fueran competitivas frente a los “recién llegados” a participar en el mercado ferroviario.⁴⁵

Según el historiador William Mc Greevey en la década de 1930, los ferrocarriles ya habían cumplido con su cometido de cierta manera; a pesar de que la fuerte competencia de los otros medios de transporte que se disputaban un lugar protagónico en el escenario económico, fue un factor determinante en el desplazamiento definitivo del “*monstruo humeante*” que silbaba por las vías férreas anunciando su llegada, la comunidad se vio

⁴⁴ Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845- 1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975. Pág 280.

⁴⁵ Jaramillo, Luis Alberto. *¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia?* Ed. Departamento de publicaciones de la Universidad Externado de Colombia. Bogotá, 2001. Pág 63

beneficiada y recompensada en riqueza por el esfuerzo invertido en su construcción, gracias al uso de este servicio.⁴⁶

Para concluir este primer capítulo, podemos afirmar que los ferrocarriles en Colombia no prosperaron por varios motivos: los conflictos bélicos, la falta de presupuesto, la complicada topografía, y uno de los más importantes en el siglo XIX fue el bajo desempeño de las exportaciones que condujeron a frecuentes crisis fiscales, impidiendo tanto la inversión pública, como también la privada extranjera. Para el siglo XX una vez consolidada la expansión cafetera, el desarrollo de carreteras y de nuevos medios de comunicación terminaron por desplazar al ferrocarril, incluyendo otros medios de transporte de carga como el camión.

Un claro ejemplo de lo anterior, es que, el avión se convertía por su eficacia y rapidez en el medio de transporte masivo por excelencia, especialmente entre los períodos de las dos guerras mundiales, al tiempo que la construcción de carreteras se beneficiaba gracias a los avances y mejoras en materia de ingeniería; estos cambios que se presentaban en el contexto internacional influyeron sin duda también en marcar el principio del fin de la era del ferrocarril en nuestro país.⁴⁷

⁴⁶ Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845-1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975. Pág 281

⁴⁷ Jaramillo, Luis Alberto. *¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia?* Ed. Departamento de publicaciones de la Universidad Externado de Colombia. Bogotá, 2001. Pág 110.

SEGUNDO CAPÍTULO

“DESARROLLO ECONÓMICO DE SANTANDER: LA ECONOMÍA DE EXPORTACIÓN”

2.1 Contexto histórico y conformación de los Departamentos de Santander

Al igual que sucede en nuestros días, durante el siglo XIX la infraestructura en vías de comunicación constituía un factor determinante del grado de desarrollo de una región o de un país. En Colombia y específicamente en la región del nororiente, la creciente agricultura y prosperidad después de la Independencia, reclamaban vías de acceso y evacuación para poder transportar los productos a distintos lugares del país, o al exterior.

Como se señaló anteriormente, los extensos periodos de lluvias contribuían a que los caminos se deterioraran aun más, haciendo que las mercancías tardasen en llegar a su destino y en ciertos casos si esta era precedera, llegaba a perderse como consecuencia de la falta de vías de comunicación. El grado superior de desarrollo supone además que las regiones participen en los intercambios comerciales, con la posibilidad de aumentar el volumen de sus cosechas y de ampliar el radio de destino de la producción; de esta manera, la región prospera y se benefician sus habitantes, productores, transportadores, y consumidores, al tiempo que se teje una red comercial que poco a poco va integrando a la población que se ve favorecida.

El estado de Santander en 1857 entró a ser parte de la Confederación Granadina cuando su presidente era Mariano Ospina Rodríguez, y el mismo año asumió la presidencia Manuel Murillo Toro. De su jurisdicción ya hacían parte las provincias de Pamplona y el Socorro, y se le adicionaron las de Vélez y Ocaña⁴⁸.

En 1910 las provincias de Ocaña, Cúcuta y Pamplona pasaron a hacer parte del Departamento del Norte de Santander que limitaba al este con Venezuela, al occidente con Antioquia y Bolívar, al sur con Boyacá y al noroeste con el límite natural del río Magdalena.

⁴⁸ Torres Barrera, Fabio. *“Santander... Semblanzas y apuntamientos”*. Ed SIC. Bucaramanga, 2007. Pág 20

Durante la época de fundación del Departamento, siendo presidente del Estado Soberano de Santander Manuel Murillo Toro, entraron en vigencia las leyes del radicalismo liberal que exaltaban las libertades individuales⁴⁹. En este período se dio la abolición de la esclavitud, disminuciones de aranceles, leyes que aprobaban el matrimonio civil y la separación de la Iglesia y el Estado entre otras. Las leyes del liberalismo radical estuvieron vigentes pocos años debido al inesperado resultado obtenido, la industria santandereana se vio seriamente afectada, en especial la sombrerera y textil que sufrieron un desplome del cual no pudieron recuperarse.

Así las cosas, el gobierno optó por invertir en infraestructura vial que proporcionara el desarrollo para la región. Con la emisión de la “ley sobre caminos” en el Estado soberano de Santander en 1857 se establecía que los recursos del Estado debían ser invertidos en infraestructura vial, y asimismo, las provincias podían aportar activamente con dicha infraestructura, esto es, invirtiendo en su propio desarrollo vial.; de esta manera, a través de la contratación se llevarían a cabo obras de apertura o mejora de caminos en el orden de las prioridades, teniendo en cuenta los que estuvieran en peor estado.

Durante el siglo XIX la región santandereana adquirió una notable importancia gracias al desarrollo de una economía agroexportadora y sombrerera y una gran fama internacional gracias a la calidad de sus productos que contaban con una amplia demanda. No existiendo en Colombia una elite preparada y consolidada en materia de obras e infraestructura, los ingenieros debían llegar de otras partes del mundo, en efecto, no existía todavía una clase de profesionales que se dedicaran a la construcción de caminos y rutas ferroviarias, y la urgencia de traerlos desde afuera imponía la asunción de elevados pero necesarios costos; de otra parte, aun más grave, resultaba la falta de continuidad en la ejecución de los proyectos, ya que si en un gobierno se aprobaba alguno, en el siguiente se renunciaba a la idea:

“Pero, sin importar lo evidente de la necesidad de mejoras viales, la construcción de caminos no fue organizada de forma tal que se necesitara

⁴⁹ Johnson, David Church. *“Santander siglo XIX cambios socioeconómicos”*. Ed. Carlos Valencia editores. Bogotá, 1984. Pág 26

*emplear ingenieros capacitados. Muchos de los caminos de herradura eran abiertos por concesionarios privados que supervisaban sus propios proyectos, ya que no estaban dispuestos, y en la mayoría de los casos no podían permitírsele, a emplear profesionales. Las obras viales que el gobierno no financió fueron insignificantes”.*⁵⁰

2.2 Ampliación de la frontera

Según el historiador estadounidense David Church Johnson el gobierno se planteó distintos modos de pacificar a los indígenas para incorporarlos a la sociedad naciente a través del envío de soldados, sin embargo, en muchas ocasiones sólo recibía bajas en sus pelotones por las flechas provenientes de los nativos. Durante la apertura de vías y carreteras, se expidió una ley “sobre la civilización de los indígenas” por la cual se ordenaba que todos los indígenas que habitaban la zona de interés, fueran capturados y reclusos en unos campamentos donde recibían alimentación, vestuario y educación por parte del Estado. Transcurridos seis meses si el indígena aún persistía en no adaptarse a la nueva civilización, debía ser devuelto a su hábitat y dotado de animales domésticos, herramientas y semillas.⁵¹

Con la pacificación de los indígenas poco a poco se fueron configurando y afianzando los principales núcleos urbanos que más tarde se convertirían en prósperas ciudades. La intensa actividad comercial y agrícola requería constantemente de mano de obra, de esta manera, aseguraba la emigración de familias desde el interior y desde pueblos cercanos que buscaban un sustento. De acuerdo con esta postura, alcanzando la paz entre estos grupos nativos y los nuevos pobladores, darle vida a los nacientes núcleos urbanos sería una empresa más sencilla, ya que las incursiones aborígenes resultaban terroríficas ante la amenaza del desplazamiento, pero poco a poco con el debido control del territorio se configurarían distintas ciudades:

⁵⁰ Safford, Frank. *El ideal de lo práctico. El desafío de formar una elite técnica y empresarial en Colombia*. Ed. El Ancora editores. Bogotá, 1989. Pag 218.

⁵¹ Johnson, David Church. *“Santander siglo XIX cambios socioeconómicos”*. Ed. Carlos Valencia editores. Bogotá, 1984. Pág 211.

*“Las provincias coloniales del nororiente: Vélez, Socorro y Pamplona, como otras del virreinato de la Nueva Granada, no dominaron completamente sus respectivos espacios provinciales. En las provincias andinas las tierras bajas o de vertiente, como la del Valle del río Magdalena y la cuenca del río Catatumbo fueron territorios indígenas en los que el estado colonial tuvo poca presencia. A mediados del siglo XVIII el contexto borbónico, se adelantaron políticas de pacificación y control de estos territorios a consecuencia de dinámicas económicas, sociales y demográficas que convertirían a las ciudades de Cúcuta y Bucaramanga en los epicentros de estos procesos.”*⁵²

2.3 Apertura de caminos y vías de comunicación

A finales del siglo XVIII el desarrollo de la región santandereana ya había empezado su curso. La importancia económica de la región contó con la expansión territorial a lo largo de valle del río Magdalena, y con el nacimiento de las parroquias, se garantizó el poblamiento de las aldeas. Inicialmente, fueron solicitadas a la Real Audiencia licencias que permitieran apertura de nuevos caminos, hecho que refleja claramente la incipiente importancia económica de la zona en aquellos tiempos, pero a mediados de éste mismo siglo ya se podían comunicar desde la provincia de Girón ciudades como Mompos, Cartagena y Santa Marta.⁵³

Entre los caminos que comunicaban los principales centros de población al interior y exterior de la región, se cobraban peajes que favorecían a los empresarios que habían llevado a cabo las redes de comunicación en pro de sacar sus productos del interior para poder ser comercializados, y ya que los cabildos no contaban con los recursos necesarios para llevar a cabo los proyectos, eran los mismos empresarios quienes se hacían directamente cargo. Este es el caso del español Blas de la Terga, quien propuso elaborar un camino que condujera desde el punto de extracción de sus productos hasta su destino final, atravesando distintas regiones del país a cambio de una tarifa de anclaje y bodegaje de

⁵² Ramos Peñuela, Aristides. *Las fronteras en el proceso de configuración del espacio regional santandereano*. Archivo de Bogotá

⁵³ Ramos Peñuela, Aristides. *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y del Opón 1760- 1860*. Ed. Instituto Colombiano de Cultura Hispánica. Bogotá, 2000.

canoas, medidas que de acuerdo a su teoría habrían de beneficiar a los cultivadores al tiempo que aumentaba la demanda de sus productos; sin embargo, en la práctica comportarían principalmente un beneficio propio y posteriormente para sus sucesores,:

“La propuesta presentada por Blas de la Terga a las autoridades coloniales giró entorno a los siguientes puntos: la carga de diez arrobas de harina producida en Villa de Leyva, una de las regiones de mayor producción en la provincia de Tunja y conducidas a Cartagena por el puerto del Carare, según lo propuesto en la capitulación, tendrían un costo final de 14 pesos y transportada en 18 días. El beneficio económico, en opinión de Blas de la Terga, lo tendrían los cultivadores que verían ampliadas sus sementeras con el estímulo de la demanda creciente que tendría el trigo en las plazas de Cartagena, Mompox y Santa Marta”⁵⁴

Valía la pena la inversión de los empresarios en recursos destinados a infraestructura con el fin de poder evacuar fácilmente los productos que explotaban llevándolos a los lugares de consumo y distribución. Los empresarios también sostenían que la construcción de éstos caminos les permitiría tener un viaje más cómodo, disfrutando de ciertas ventajas:

*“En el diario de viaje elaborado por los funcionarios coloniales, se registró como el nuevo camino permitiría a los hombres con sus mercancías transitarlo sin «fatiga alguna», encontrando al final de cada jornada las casas de vivienda suficientes para el descanso «con gran comodidad y decencia» y en algunas de ellas con «oratorio y altar para celebrar el santo oficio de la misa.» Igualmente los usuarios del camino encontrarían los potreros con pastos suficientes para las arrias y ganados y el río Carare en buenas condiciones de navegación”.*⁵⁵

El proyecto emprendido por el español Blas de la Terga, contó con numerosos inconvenientes; el más significativo fue la oposición a su proyecto por parte del cabildo de Vélez, por temor a perder el control de la región del Carare. Al final, su empresa duró tan sólo 10 años debido no sólo a la mala calidad de las harinas del interior y a la creciente

⁵⁴ Ramos Peñuela, Aristides. *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y del Opón 1760- 1860*. Ed. Instituto Colombiano de Cultura Hispánica. Bogotá, 2000. Pág 54

⁵⁵ Ramos Peñuela, Aristides. *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y del Opón 1760- 1860*. Ed. Instituto Colombiano de Cultura Hispánica. Bogotá, 2000. Pág 65

demanda por parte de los nuevos consumidores de harinas extranjeras de mejor calidad y de menor precio; además, el producto desde el interior tardaba más tiempo de lo estipulado por Blas de la Terga en llegar a su puerto final que era Cartagena, hecho que explica por qué al final se vio también obligado a subir el precio del transporte⁵⁶.

El indudable atraso económico debido a la falta de comunicación entre las varias regiones impedía la consolidación económica de la región santandereana. Durante el siglo XIX este departamento no supo sacarle debidamente provecho a su situación fronteriza invirtiendo en vías de acceso. La falta de visión de progreso por parte de los gobernantes además de la dificultad en la ejecución de medidas y de las políticas arancelarias propuestas, que no lograban imponerse de una manera firme y contundente impidieron el alivio de esta dificultad.

De otra parte, el historiador Aristides Ramos, ha sostenido que la falta de vías de comunicación en la región de Santander, no fue la principal causa del atraso económico que caracterizó la región hasta mediados del siglo XIX, sino más bien, que fue el atraso de los circuitos interprovinciales el que impedía la realización económica de la región. Sólo el aliciente de la posibilidad de acceder a un mercado internacional más adelante, consolidaría los cambios territoriales de la región:

“La precariedad de los caminos en la época colonial y en las primeras décadas del siglo XIX se explica por esta circunstancia. De manera que la persistencia de circuitos comerciales locales y provinciales y el atraso de los circuitos interprovinciales fue el resultado de unas condiciones geográficas y económicas y no de su infraestructura vial y de transportes. Estas estructuras, que prevalecieron durante los tres siglos de dominio colonial, se alteraron paulatinamente en el transcurso del siglo XIX como resultado de procesos configurativos de regiones, cuyo factor más decisivo y que motivó planes o proyectos económicos fue el mercado internacional. Este factor explicaría alteraciones de las jerarquías urbanas coloniales, cambios políticos administrativos y nuevos planes territoriales

⁵⁶ Ramos Peñuela, Aristides. *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y del Opón 1760- 1860*. Ed. Instituto Colombiano de Cultura Hispánica. Bogotá, 2000. Pág 55

*de caminos, colonizaciones y poblamientos llevados a cabo en el nororiente colombiano.*⁵⁷

Las lamentables condiciones de los caminos de herradura en la región santandereana debido a su precaria calidad, topografía accidentada, clima hostil, y caros peajes, explican la dificultad de mantener dichos pasajes transitables y duraderos. Paradójicamente, la demanda internacional de los productos santandereanos como el café, la quina y las artesanías, imponía dar respuesta a la inminente necesidad de desarrollar un sistema férreo que acelerara el comercio externo. El desarrollo económico llegaría a la región con el tren, que beneficiaría a los comerciantes y productores por la reducción en las tarifas del transporte y por la rapidez relativa en que la carga iba a llegar desde su origen a su destino.

Según William McGreevey, la alternativa de transporte más efectiva luego del ferrocarril era la mula, y añade que la construcción de caminos no fue una empresa próspera en el siglo XIX debido al uso excesivo de los carros de vagones que estropeaban los caminos y a la falta de mantenimiento de los mismos.⁵⁸

La determinación de Colombia por adoptar medidas agresivas, rápidas y eficientes que solucionaran el problema del transporte, tardó muchos años en llegar; muchas veces las alternativas a seguir remediaban la correspondiente necesidad por algún tiempo y el gobierno parecía no encontrar la fórmula efectiva que le permitiera a la nación no excederse en gastos innecesarios, malgastando su presupuesto en medidas cortoplacistas. Esta disfunción, generalizada en todo el territorio nacional de ninguna manera garantizaba a los fabricantes y cultivadores nacionales la certeza de participar con sus productos en igualdad de condiciones frente a las mercancías importadas, toda vez que debido a los altos costos del transporte, muchas veces resultaba más barato consumir los productos extranjeros que se vendían a mejor precio en las poblaciones aledañas a puertos y ríos, que consumir los productos nacionales que debían cruzar el país o simplemente atravesar una región en las adversas condiciones antes descritas:

⁵⁷ Ramos Peñuela, Aristides. *Las fronteras en el proceso de configuración del espacio regional santandereano*. Archivo de Bogotá, pág .

⁵⁸ Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845- 1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975. Pág 269.

“El atraso del sistema de transporte en 1850 fue una verdadera barrera al progreso económico en Colombia. La gradual remoción de dicha barrera a través de sucesivas inversiones e innovaciones que redujeron los costos de transporte se constituyó en elemento crucial para el logro del desarrollo durante los años anteriores y posteriores a 1930. De haber sido considerablemente más altos los costos de transportes el ritmo y el nivel del desarrollo económico en los años posteriores a 1910 probablemente habrían sido mucho menores.”⁵⁹

Recordemos que para la región santandereana el proceso de implantación del ferrocarril a lo largo de sus valles y montañas, y el montaje de su estructura fue de gran complejidad, ya que la tecnología como lo hemos mencionado anteriormente, no permitía que las vías férreas superaran pocos grados de pendiente. Aún así, el gobierno posó sus ojos y sus expectativas comerciales en la región que constituía territorialmente un paso inevitable hacia el mercado internacional. Valía la pena promover este sistema de transporte ya que le ahorraría mucho dinero a los comerciantes y productores, sin olvidar por supuesto, las dificultades que habría de afrontar en materia de financiación debido a los costosos materiales requeridos que no hacían parte de la producción nacional, y que cuando llegaban al lugar de destino, en la mayoría de los casos habían triplicado su precio debido a los costosos fletes. Tal y como lo afirma Carlos Lleras Restrepo, los problemas financieros explican el atraso de los sistemas de transporte, pese al auge de productos de exportación como la quina, el tabaco y el café.⁶⁰

La obtención de capitulaciones para abrir nuevos caminos comportaba intereses tales como la correspondiente adjudicación de tierras baldías a los empresarios encargados de llevar a cabo las obras, a título de pago por los servicios prestados y las obras realizadas; sin embargo debido a la falta de claridad en las fuentes, no ha sido posible en muchos casos establecer con certeza el porcentaje en que estas tierras fueron entregadas a los inversionistas privados.

⁵⁹ Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845- 1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975. Pág 279.

⁶⁰ Lleras Restrepo, Carlos. *La economía colombiana. Desde sus orígenes hasta la crisis de 1929*. Ed. Archivo Cultural. Bogotá, 1990. Pág 110.

Adicionalmente, si bien las capitulaciones presentadas a las autoridades para optar a la apertura de dichos caminos fueron en la mayoría de los casos aprobadas, también es cierto que la ejecución de las obras nunca se llevó a cabo en los términos expuestos en dichos acuerdos.⁶¹ En efecto, fue la falta de capital la que llevó al gobierno a otorgar numerosas concesiones a los particulares emprendedores con tal que estos financiaran la apertura de caminos o la construcción de las líneas férreas, a cambio de numerosas prebendas pactadas en los contratos y a partir de los cuales ambas partes se comprometían a cumplir con las obligaciones propias de su competencia:

“Los ferrocarriles colombianos, por lo regular, eran financiados por inversiones privadas extranjeras, o nacionales. La inversión interna la hacía el Estado a través de subsidios, garantías de pago de intereses a los capitales invertidos, pagos con tierras baldías, subvenciones otorgadas en bonos y libranzas contra las aduanas y concesiones monopólicas sobre la vía férrea. La financiación de cada ferrocarril contemplaba términos muy similares en concesiones de amplias garantías para los empresarios.”⁶²

A modo de ejemplo:

“El señor Grellet en su solicitud pedía el derecho exclusivo de construir en tres años con su propio peculio, un camino que comunicara a Bucaramanga con el río Magdalena partiendo desde el punto «El Naranjo» (hoy caserío de Lebrija) en jurisdicción de Girón, hasta llegar hasta la Ciénaga de Paturia. A cambio solicitaba que le fuese permitido cobrar durante treinta años un derecho de peaje por carga que transitara, la concesión en propiedad de 10.000 hectáreas de tierras baldías en todo el camino, exención de impuestos a las familias que allí se establecieran, el reclutamiento a los trabajadores para servicio militar obligatorio y finalmente, que si una vez cumplido el tiempo no había podido

⁶¹ Ramos Peñuela, Aristides. *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y del Opón 1760- 1860*. Ed. Instituto Colombiano de Cultura Hispánica. Bogotá, 2000. Pág 93

⁶² Olarte Carreño, Augusto. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga 1870-1941. Síntesis de una obra discontinua y costosa*. Ed. Proyecto cultural de sistemas y computadores. Bucaramanga, 2006. Pp 14-15.

*entregar la obra, no le fuera impuesta una pena o multa, solamente, la pérdida del privilegio”.*⁶³

Algunas regiones del país concretaron la construcción de un sistema férreo pensando solamente en reducir las tarifas del transporte; el ferrocarril permitía dichas reducciones al no tener en cuenta las proporciones de la carga, ni por peso ni por volumen, y se cobraba la tarifa únicamente en relación al peso de la mercancía. Inspiradas en estos beneficios, las regiones de Antioquia, Dorada, Girardot, Tolima, Cúcuta y la del Pacífico, contribuyeron activamente con la construcción del ferrocarril, con el objetivo de transportar los productos cultivados, pero en especial, el café.

Entre 1885 y el final del siglo XIX se tendieron unos 300 km de vías férreas para reemplazar el transporte fluvial y a las mejoras realizadas se le atribuye el gran potencial de un cultivo destinado a la exportación.⁶⁴

A partir de la construcción y puesta en uso de las distintas líneas férreas en el país, la economía empieza a desarrollarse y la cantidad de terrenos baldíos y en condiciones de abandono previo a la introducción de este medio de transporte, una vez puesto en marcha empiezan a ser explotados de manera intensiva, ampliando así la superficie de tierra cultivada.

Después de tantas dificultades e interrupciones, la inauguración de las líneas férreas en el Departamento de Santander se dio en el 1888, año en que se da apertura a la primera línea del ferrocarril de Cúcuta; a partir de ese momento, otras líneas serían inauguradas en los años venideros y los santandereanos celebrarían copiosamente el triunfo de la llegada del ferrocarril.

Según algunos relatos de la época, todos los ciudadanos y pobladores de las aldeas vecinas y poblados cercanos acudieron entusiastas al gran evento, tanto que las gentes se conmovían y se agrupaban para no perderse el espectáculo y en ocasiones, algunos

⁶³ Bayona Sarmiento, Manuel y Niño Sánchez Judith. *Del camino de Paturia al ferrocarril de Santander*. Ed. Universidad Industrial de Santander. Bucaramanga, 2002. Pp 24-25.

⁶⁴ Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845- 1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975. Pág 266.

ciudadanos tuvieron que ser sacados de la aglutinación emocionada con síntomas de asfixia. La llegada del progreso anunciaba fiestas y celebraciones luego de una larga espera para que las obras finalmente fueran inauguradas:

“Cuando, después de tantos años de abandono y de traumatismo, sobre las montañas del occidente santandereano volvieron a brillar los rieles de acero cuando la técnica y las finanzas pudieron iniciar la realización del ferrocarril, los santandereanos se fueron al monte rugiendo de ansias. Un ambiente franco de dependencia vio surgir la grande obra amorosa. Las rocas volaban con excesos acústicos. En los campamentos había un aspecto de víspera de combate. Mozos valientes y presuntuosos hicieron en dos o tres años el curso del sol, de la fiebre y la disputa. Al margen de la carrilera bruñida se llegó hasta crear un tipo de nuevo de parranda. Era la alegría levemente bárbara de las selvas intervenida por la proximidad de los hospitales, en las riberas de la Cristalina y de la Gómez, Santander hizo las fiestas más alegres y jactanciosas. Yo, que pasé por allí tantas veces sentí como era de grande y heroica la raza nuestra.”⁶⁵

Dos de las principales líneas férreas en los Departamentos de Santander, fueron la del ferrocarril de Puerto Wilches, y la que uniría a Bogotá con el Puerto del Carare (que nunca se llegó a concretar). La primera, también denominada “Ferrocarril central del Norte, Sección 1^a” obtuvo su nombre en honor al presidente del Estado de Santander, el General Solón Wilches. En un principio se tenía la intención de unir Bogotá con la costa Atlántica, conectando los Departamentos de Cundinamarca, Boyacá y Santander hasta el río Magdalena con tres secciones que serían: la primera de Bucaramanga a Puerto Wilches, la segunda de Zipaquirá a Barbosa y la tercera de Barbosa a Bucaramanga. Las dos primeras secciones se llevaron a cabo, pero la tercera sólo se quedó en el imaginario.⁶⁶

Desde 1870 se empezaron a adelantar las diligencias pertinentes para la realización del ferrocarril que conduciría al Magdalena. Tras varios proyectos y posibles contratistas,

⁶⁵ Barrera Parra, Jaime. Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Ministerio de obras públicas y transportes. *Ferrocarril de Puerto Wilches*. Bogotá, 1977. Pág 43

⁶⁶ Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Ministerio de obras públicas y transportes. *Ferrocarril de Puerto Wilches*. Bogotá, 1977. Pág 42.

ninguna de las obras se llevó a cabo. Sólo hasta 1881 se empieza a construir el ferrocarril, luego de un arduo estudio preliminar de vías, exploraciones, elecciones de puertos etc. El General Wilches en ese momento desempeñaba el cargo de gobernante y en calidad de tal, firmó la creación del Corregimiento de Puerto Wilches; ese mismo año, fue inaugurada la primera locomotora llamada “General Wilches” realizada con material importado desde los Estados Unidos. En 1890 se aprueba la construcción del tramo férreo entre Puerto Wilches y Bucaramanga, cuya caducidad se verificó luego de dos años de iniciada la obra; tras el fallido intento, nuevamente se contrata con la compañía inglesa Punchard pero al igual que en la anterior oportunidad, la ejecución del contrato fracasa luego del primer año⁶⁷. El ferrocarril de Puerto Wilches fue un tramo que comunicó Bucaramanga con el río Magdalena. Su construcción inició en 1908 con el ingeniero a cargo Abelardo Ramos (1852- 1906) quien fundó Puerto Wilches para que fuera una estación ubicada a la orilla del río Magdalena.⁶⁸

En 1908 Rafael Reyes, Presidente de la República, inaugura los nuevos trabajos del ferrocarril, con tan mala fortuna que al día siguiente un aluvión provocó la inundación de las vías, perjudicando fatalmente los trabajos realizados. La compañía inglesa sólo alcanzó a entregar 20 kilómetros de vía. Finalmente la obra se concluye en el 1926 con los recursos derivados del tabaco que producía la región y luego de la entrega por parte del gerente José Domingo Jácome de un trayecto de 109 kilómetros que conducía hasta la estación de Las Bocas (del Lebrija). Una década después, el ferrocarril llegaba hasta Las Bocas (del Suratá)⁶⁹

Fueron muchos los factores que afectaron de manera negativa la construcción de los ferrocarriles de la época; empezando por la falta de recursos económicos y de experiencia por parte de las empresas contratistas europeas al enfrentarse a la geografía del país. Cualquier esfuerzo logrado era considerado una odisea. Todas las transacciones comerciales se realizaban con industriales extranjeros; los materiales tardaban meses en llegar al país por barco aun más en llegar al punto de realización de las obras debido a la

⁶⁷ De Dios Arias, Juan. Historia santandereana. Ed. Gómez & Páez. Bucaramanga, 1947. Pág 124

⁶⁸ De Dios Arias, Juan. Historia santandereana. Ed. Gómez & Páez. Bucaramanga, 1947. Pág 124

⁶⁹ De Dios Arias, Juan. Historia santandereana. Ed. Gómez & Páez. Bucaramanga, 1947. Pág 125

tantas veces mencionada escasez de vías de comunicación. Los principales proveedores tenían sus fábricas en Estados Unidos y en Inglaterra, pero como consecuencia de la creciente demanda de material en la época de la fiebre ferrocarrilera, los materiales se tornaban escasos, costosos y demorados en sus tiempos de entrega en el país de destino.

En lo que a gastos específicos de obra respecta, ha sido evidenciado que en los tramos cortos que no contaban con muchas pendientes, se ahorraron costos de construcción haciendo los rieles menos anchos en comparación con los trayectos que eran más largos y de pendientes y relieves más pronunciados.

Las revoluciones y los conflictos armados que en general azotaban la región, retrasaban, y en muchos casos impedían que las obras de los ferrocarriles continuaran, ya que la población trabajadora se veía afectada y las infraestructuras sufrían daños. No obstante esto, la región santandereana contaba con una economía que cada día tomaba más fuerza, por lo que la sola idea de desistir del proyecto no era una alternativa viable; tal es el caso del ferrocarril que se estaba construyendo de Bucaramanga a Puerto Wilches; según el Ministerio de Fomento, este tramo del ferrocarril gozaba de particular importancia ya que la industria cafetera de Bucaramanga se caracterizaba no solo por su gran vitalidad nutrida por el comercio interior y de exportación, sino además por la fertilidad de sus tierras y el espíritu laborioso de sus habitantes.⁷⁰

La construcción de este ferrocarril se llevó a cabo con particular lentitud, en 1881 se inauguró un tramo de tan solo 4 Km y a partir de ese año empezaron a desfilar una serie de contratistas, cuyo principal propósito era el adueñarse del proyecto sin dar resultados en ningún otro tramo. Más adelante el gobierno mismo se haría cargo del proyecto, teniendo esta la capacidad de contratar y de llevar a cabo las obras. En 1920 fue entregado otro tramo de 20 Km y es preciso mencionar que fue en promedio por kilómetro construido, el tramo más caro de Colombia. La conexión de este trayecto hasta la ciudad de Bucaramanga, sólo llegaría hasta 1941, época en la que la apertura de carreteras competía fuertemente con la construcción del ferrocarril. Es precisamente a partir de la construcción

⁷⁰ Ministerio de Fomento, Colombia, *Informe del Ministro de Fomento al Congreso de la República de Colombia en sus sesiones ordinarias de 1890* (Bogotá: Imprenta de Antonio María Silvestre, 1890) Pág XV

de esta línea férrea que se pone de manifiesto la incapacidad del gobierno para concluir de manera satisfactoria las correspondientes negociaciones y para hacer cumplir los acuerdos que se derivan de las mismas, a pesar de haber contado para entonces con los fondos suficientes, ya que el dinero destinado a este tramo lo obtuvo de la indemnización por la pérdida de Panamá:

“En 1923 fue adquirido por la nación, que lo reconstruyó, prolongó y nombró Ferrocarril Central del Norte, Sección 1ª. Con el dinero obtenido por la indemnización de Panamá pudo prolongarse y, en conclusión, tener como estación final el sitio denominado Café Madrid, en las inmediaciones de Bucaramanga”⁷¹

La línea férrea que uniría a Bogotá con el Puerto del Carare contaría con una longitud de 332.5 Km y se dividiría en tres secciones. Este proyecto fue alentado por tres personajes que vale la pena mencionar; durante el gobierno de Manuel Murillo Toro, época caracterizada por el liberalismo radical, se promovió la construcción de dicho trayecto; asimismo, durante las administraciones de Aquileo Parra y Eustorgio Salgar se luchó por el progreso en el campo de las vías de comunicación. Los costos de la obra según el inglés William Ridley quien estuvo a cargo de los estudios preliminares, ascendían a 12 millones de pesos⁷².

Este propósito no fue visto con buenos ojos por los sectores menos radicales del congreso de la República ya que alegaban la poca rentabilidad que iba a generar dicho proyecto. Esta ala estaría representada por las personalidades de Salvador Camacho Roldán y por Carlos Martínez Silva. Al final ambos bandos entraron en un debate en el cual se discutía la relación costo-beneficio, y de cuyo “vencedor” se proclamó el bando de Salvador Camacho Roldán para finalmente abandonar el proyecto en 1876, al demostrar los altos costos que traería la construcción y el fuerte endeudamiento que tendría que soportar la Nación, dejando de lado el progreso de la misma. En 1914 bajo el gobierno de José Vicente Concha,

⁷¹ Tomado de:

http://www.lablaa.org/blaavirtual/exhibiciones/ferrocarriles/secciones/ferrocarril_puertowilches.htm.

Consultado el 3 de abril de 2010. 5:10 pm.

⁷² Pérez Ángel Gustavo. *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. Ed. Cisne color. Bogotá, 2008

revivieron los propósitos truncados de realizar el proyecto por medio de la ley 43 del mismo año, para lo cual La Junta contrató una comisión de ingenieros que diese inicio a las obras. En 1923 la ley 66 autorizó a los gobernantes de Boyacá y Santander para desembolsar los destinados a la obra, pero de no llegar a ser suficientes, la Nación debía asumir los costos de la misma. Las obras iniciaron en 1924 y la primera locomotora se inauguró en 1925 con un tramo de extensión de 33 km. La ley 80 de 1927 suprimió la Junta y contrató con la casa P. LYALL & son Construction Company para la terminación del trayecto hasta la localidad de Vélez, con una extensión de 110 kilómetros y un plazo de 30 meses, contados a partir del 24 de diciembre de 1928. Debido a la falta de financiación por parte de los contratistas, en 1929 se dio la caducidad del contrato, por lo cual el proyecto se le entregó al Gobierno quien finalizó las obras en 1930⁷³.

2.4 Los inmigrantes y sus empresas

La construcción y apertura de vías en la región santandereana se caracterizó por la presencia y directa colaboración por parte de inmigrantes europeos que en su mayoría llegaron a nuestro país durante dos oleadas migratorias.

La inmigración española, italiana y alemana en la región santandereana fue masiva durante la segunda mitad del siglo XIX. La ola de inmigrantes que llegó a América lo hizo principalmente por razones económicas, buscando la prosperidad y las promesas de riqueza que en sus países de origen no encontraban. La segunda ola migratoria que llegaría a nuestro país y en particular a la región del Santander, se dio durante la primera mitad del siglo XX, período que coincide con los grandes conflictos mundiales.

A partir del siglo XIX las ciudades santandereanas cobraron una jerarquía considerable gracias al estímulo del comercio internacional e interno, tan es así que muchos inmigrantes en particular provenientes de Alemania, se trasladaron a las ciudades más importantes de la región en búsqueda de nuevas oportunidades:

⁷³ Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Ministerio de obras públicas y transportes. *Ferrocarril del Carare*. Bogotá, 1977. Pág 70.

“El desarrollo comercial experimentado en la ciudad encontraría un nuevo impulso al vincularse los inmigrantes alemanes a esta actividad. Geo Von Lengerke, figura legendaria en la historia y en la literatura regional, es el arquetipo del inmigrante europeo del siglo XIX que hizo de sus proyectos empresariales una verdadera épica. Como bien lo relata Horacio Rodríguez Plata, con los alemanes llegaron nuevas técnicas de comercio practicadas en las casas comerciales por ellos fundadas”⁷⁴.

Las promesas de una nación que buscaba capital humano, brindaban hospitalidad y oportunidades económicas en un territorio donde todo estaba aun por hacerse, atrayendo a población europea decidida a aventurarse y partir hacia el Nuevo Mundo:

Hacia 1843, hay una inmigración masiva alemana. De ella se encargó el coronel Agustín Codazzi, a quien el gobierno de Venezuela comisiona el encargo de ubicar tierras para el cultivo. Hacia 1852 llegaron por Venezuela 700 inmigrantes alemanes, de los cuales 100 fueron a la colonia Tovar. Allí están todavía desarrollando un vasto plan agrícola, hoy turístico y de producción de artesanías. La ola inmigratoria se ve enriquecida por una América recientemente independizada: cacao, café, oro, cueros”⁷⁵.

Las empresas construidas por los alemanes en la región lograron consolidarse gracias a la fundación de numerosas casas comerciales e industriales por parte de los teutones, que en las distintas actividades encontraron la manera de garantizarse un porvenir. Muchos de ellos se dedicaban a exportar café, tenían tiendas de artículos de primera necesidad, importaban mercancía como vino, ginebra, brandy, pólvora, y medicinas entre otros productos. La colonia alemana asentada en el territorio santandereano era pujante y logró ampliar su radio de acción, al expandir sus actividades económicas por los distintos poblados de Santander. Asimismo, se agrupó por familias y se caracterizó por habitar viviendas de arquitectura típica que aun hoy se conservan. Según Jaime Pérez, los

⁷⁴ Ramos Peñuela, Aristides. *“Bucaramanga, una ciudad republicana”* Revista Credencial Historia. Ed. 234 Bogotá, 2008. Pág 6

⁷⁵ Pérez López, Jaime. *Colombia, Venezuela, economía, política, sociedad en los siglos XIX y XX*. Cúcuta. Ed. La opinión, 2003. Pág 139.

alemanes habitaban haciendas que constituían los verdaderos centros de su actividad comercial, así que los clientes podían entrar a caballo y observar la mercancía en los escaparates sin necesidad de bajarse de su rocín, mientras que los empleados se alojaban en la parte trasera de la estancia.⁷⁶

Gracias al aporte de los extranjeros, que con su capital invirtieron y creyeron en el progreso que les ofrecía la región, el desarrollo y el empleo de mano de obra fue significativo y determinante en el bienestar y en los nuevos hábitos de los lugareños, quienes luego de degustar los productos y las mercancías importadas, hacían de las mismas artículos imprescindibles. Toda esta influencia no hubiera sido posible si la región no hubiera contado con esa posición estratégica para el comercio, que se fue desarrollando gracias a la eficiente vía de comunicación que estaba a punto de ser explotada.

Si bien las ciudades que empezaban a ser reconocidas por la calidad de sus productos no contaban con vías de acceso pertinentes para el tránsito de mercancía pesada (tal es el caso del café, primer producto de exportación de la región), la posición estratégica que ocupaban en el mapa les facilitaba evacuar los productos y las cargas a través del río Zulia que comunicaba con Maracaibo, encontrando finalmente el océano; no obstante lo anterior, internamente los caminos interregionales construidos a partir de la iniciativa privada, en su mayoría deteriorados por la precaria calidad empleada, empezaban a quedarse cortos ante la necesidad de hacer transitar mercancía pesada.

2.5 Desarrollo de una economía de exportación

Con los acontecimientos de la Independencia la región se vio fuertemente azotada especialmente por la destrucción de poblamientos y haciendas; pese a esto, con los años aquello que fue destruido se reconstruyó, siguiendo el natural avance y la expansión de los núcleos urbanos. Durante la primera mitad del siglo XIX se promovió una agricultura de exportación que reactivó la red de comunicaciones internas y el desarrollo de esta se tomó la región nororiental de Colombia durante el resto del siglo. El inicio de las plantaciones de monocultivo de cacao y algodón, fueron explotados en las haciendas con mano de obra

⁷⁶ Pérez López, Jaime. *Colombia, Venezuela, economía, política, sociedad en los siglos XIX y XX*. Cúcuta. Ed. La opinión, 2003. Pp 142-143.

negra traída desde Mompo. La explotación de minas de oro también cobró importancia, así como la producción de quina y de tagua entre otros. Estos productos agrícolas y minerales garantizarían la expansión hacia las tierras de frontera y consecuentemente el engrandecimiento económico de la provincia.

La actividad comercial fue el alma de la iniciativa de las gentes que ocupaban estos territorios, quienes desde la época de su fundación se caracterizaron por tener el espíritu emprendedor que hoy los sigue caracterizando. Además de la explotación y comercialización de recursos agrícolas, la artesanía ocupó un lugar significativo en la actividad económica de la región. Entre los productos artesanales típicos se destaca el fique, materia prima para la elaboración de alpargatas y costales, así como los sombreros de jipijapa, iraca y las hamacas, lienzos, ruanas y la industria del cuero.

El progreso de la región santandereana se fue haciendo un lugar predominante dentro de la economía nacional; los núcleos urbanos de Cúcuta y Bucaramanga se fueron consolidando y adquiriendo predominio e importancia significativa. La ampliación de las fronteras comerciales y la búsqueda necesaria de acercar por medio de las vías los centros de producción con los ríos y ciudades, permitió que estos dos centros económicos se consagraran como los principales ejes del progreso de la región. Como es de esperarse, la emigración hacia estos centros urbanos provocó una serie de cambios en el mundo rural. De esta manera lo señala la autora Catherine Legrand, al afirmar que estas transformaciones coinciden con el crecimiento de la economía agroexportadora.⁷⁷

El mercado y el comercio que prevalecía en el siglo XIX desde la colonia se caracterizó por ser de tipo local y por abarcar poco radio, por las razones antes expuestas; Legrand, asevera que el ambiente económico era fortuito y el mercado no ofrecía seguridad alguna⁷⁸. Esta situación generalizada en el país, indica que la dinámica mercantil se veía muchas veces truncada por los altos impuestos del gobierno y los precios de los fletes que necesariamente alzaban los costos de las mercancías. Las políticas liberales del siglo XIX y la incipiente globalización que se acercaba al mundo capitalista, trajo transformaciones en la mentalidad

⁷⁷ Legrand, Catherine. *“Colonización y protesta campesina, 1850-1950”*. Ed. Unal. Bogotá, 1988. Pág. 12.

⁷⁸ Legrand, Catherine. *“Colonización y protesta campesina, 1850-1950”*. Ed. Unal. Bogotá, 1988. Pág. 61.

comercial de los productores, quienes superaron ese mercado local y destinaron sus esfuerzos en la producción agrícola y artesanal con el objetivo de ofrecerlos en el mercado internacional⁷⁹.

La consolidación de una economía agroexportadora llevó a Cúcuta y Bucaramanga a consolidarse por encima de otros activos núcleos urbanos y hoy día mantienen su preponderancia sobre las demás ciudades santandereanas⁸⁰; impulsados por la idea de la internacionalización de sus productos, fueron fundadas numerosas aldeas por donde pasaban los caminos y el ferrocarril, poblados que también servían de centro de acopio canalizando la producción, al tiempo mismo que se dotaban de artículos, herramientas y tejidos procedentes del exterior.⁸¹ Las continuas migraciones hacia la región santandereana estimuladas por el Gobierno ante la posibilidad de ocupación de tierras baldías⁸², impulsaron no solo el comercio exterior, ya que la mano de obra empleada en el campo y en la artesanía mantenía en actividad constante a todos los sectores de la población.

De la misma manera como algunos núcleos urbanos crecieron y se desarrollaron, otros en cambio decayeron. Estas poblaciones se estancaron por la falta de actividad comercial enfocada a una economía internacional, limitándose a una economía local, como fue el caso de Vélez, Pamplona y Socorro; de esta manera fue marcándose una notable diferencia entre el progreso del norte y el del sur de la región santandereana.⁸³ Una vez más, el decaimiento de estas poblaciones se debió a la imposibilidad por parte del Estado de financiar la construcción de vías de comunicación y a la abrupta topografía, especialmente la del sur de Santander. Los bajos salarios de la población del sur de Santander, propiciaron una migración hacia las ciudades más prósperas del norte como Cúcuta, Bucaramanga, Pamplona y Ocaña, donde el cultivo de café se había popularizado, mientras que las zonas de cultivo del tabaco, la caña y las artesanías como San Gil y Socorro, sufrieron una

⁷⁹ Ocampo, José Antonio. *Colombia y la economía mundial.* Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1998. Pp. 36 - 40.

⁸⁰ Codazzi, Agustín y Ancizar, Manuel. *Geografía física y Política de la Confederación Granadina.* Ed. Coama. Bogotá, 2003. Pág. 23.

⁸¹ Aprile Gniset, Jacques. *La ciudad colombiana. Siglo XIX y siglo XX.* Ed. Programa editorial Universidad del Valle. Bogotá, 2010. Pág. 18.

⁸² Tovar, Hermes. *Que nos tengan en cuenta colonos, empresario y aldeas: Colombia 1800-1900.* Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1995. Pág. 11.

⁸³ Ramos Peñuela, Aristides. *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y del Opón, 1760-1860* Ed. Instituto colombiano de la cultura hispánica. Bogotá, 2000. Pág. 148

decadencia indiscutible.⁸⁴ Las poblaciones del sur eran más temerosas que las del norte, y evitaban el riesgo de aventurarse en el cultivo de otros productos que no fueran tradicionales y aquellos derivados de su economía de subsistencia; esto explica por qué durante el período de 1870 -1880 la región sólo tuvo un crecimiento del 14%, a diferencia de lo que ocurría en el norte, que habiendo ya incursionado en la producción y exportación del café, obtuvo un crecimiento en la riqueza del 26%.⁸⁵

Las nuevas dinámicas económicas mundiales, impulsaron a las élites colombianas a participar en el mercado internacional, cambiando las directrices económicas enfocadas en el comercio local y regional para fortalecer el mercado santandereano y proyectarlo hacia el exterior⁸⁶. Este proceso se desarrolló durante el siglo XIX y el cultivo de café, quina, algodón, azúcar y tabaco así como la industria sombrerera, tuvieron como objetivo principal competir en el mercado internacional.

La tradición artesanal de Santander que data desde antes de la llegada de los españoles, se caracteriza especialmente por los tejidos rudimentarios como las sogas, hamacas y mochilas. Posteriormente, durante la primera mitad del siglo XIX se popularizó la fabricación de sombreros elaborados con un tipo de paja originaria de Ecuador, denominada toquilla o iraca que más tarde fue introducida al Departamento de Santander por el párroco de Girón, Felipe Salgar, quien contrató a un artesano nariñense para que le enseñara la labor a los campesinos, y una década más tarde los sombreros de jipijapa ya eran famosos en las ferias en las distintas provincias, ya que constituían un artículo de primera necesidad para los campesinos en sus faenas diarias. Durante la segunda mitad del siglo XIX, más de 3.000 mujeres en Bucaramanga se dedicaban a la elaboración de sombreros, siendo la primera actividad que mantenía empleada a este sector de la población, que se convirtió en la ayuda idónea del hombre mientras este dedicaba su tiempo a las labores agrarias. La demanda de sombreros en el mercado interno sobrepasó las expectativas y la calidad con relación al precio, se ajustaba a las demandas del mercado

⁸⁴ Johnson, David Church. *"Santander siglo XIX cambios socioeconómicos"*. Ed. Carlos Valencia editores. Bogotá, 1984. Pág 276

⁸⁵ Johnson, David Church. *"Santander siglo XIX cambios socioeconómicos"*. Ed. Carlos Valencia editores. Bogotá, 1984. Pág 241

⁸⁶ Ocampo, José Antonio. *"Colombia y la economía mundial."* Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1998. Pág 35.

internacional, donde pronto se comercializó y popularizó haciendo que los precios se incrementaran:

“Los altos precios y la demanda de sombreros en Bucaramanga se debió en gran parte a que estos se convirtieron en un artículo principal de exportación durante la década de 1850. Entre 1857 y 1858 los sombreros sumaron el 24% del valor total de las exportaciones colombianas, y las exportaciones de Santander sumaron el 95% del total. Esto tuvo como resultado un incremento sustancial de la riqueza de los pueblos artesanos del estado”.⁸⁷

Pronto la industria del sombrero en el Departamento se volvió insigne, y eran las mujeres quienes en sus momentos de descanso se dedicaban a la fabricación de los mismos combinando sus tareas domésticas con esta labor que les exigía poco esfuerzo físico. Las exportaciones se realizaban por Cúcuta hacia Venezuela y las Antillas; sin embargo, según lo afirma David Johnson, los datos registrados no reflejan con exactitud las cifras y las cantidades de sombreros que efectivamente salían del país, ya que no se llevaba un debido control de aduanas y los niveles de contrabando eran muy elevados. Lo que sí se puede afirmar con certeza, es que en el año de 1870 más de 40.000 personas se dedicaban a esta industria, de las cuales el 85 % eran mujeres.⁸⁸

⁸⁷ Johnson, David Church. *“Santander siglo XIX cambios socioeconómicos”*. Ed. Carlos Valencia editores. Bogotá, 1984. Pág 145.

⁸⁸ Johnson, David Church. *“Santander siglo XIX cambios socioeconómicos”*. Ed. Carlos Valencia editores. Bogotá, 1984.

Cuadro 2. Exportaciones colombianas de sombreros de jipijapa

AÑO	PESOS	AÑO	PESOS
1857-58	1.324,129	1871-72	296,375
1864-65	455,362	1872-73	260,943
1866-67	137,519	1873-74	142,148
1867-68	258,730	1874-75	188,013
1868-69	304,240	1876-77	180,830
1869-70	351,538	1877-78	129,626
1870-71	519,424	1877-78	149,439
		1879-80	56,616

Tomado de: Johnson, David Church. *“Santander siglo XIX cambios socioeconómicos”*. Ed. Carlos Valencia editores. Bogotá, 1984. Pág 276

A pesar de creciente demanda, es debido observar que la importancia y el predominio de ciertos productos fue coyuntural; tal es el caso de la industria sombrera de Bucaramanga, que competitiva en un primer momento a nivel nacional e internacional, posteriormente fue desplazada por otros competidores, cuyo producto era de mejor calidad y a un precio similar. Finalmente esta industria decae definitivamente en el año de 1880, tal y como se puede observar en el cuadro presentado. Al no poder mantenerse en el mercado el sombrero fue paulatinamente desapareciendo de la lista de productos de exportación, hecho que agravó a enteras poblaciones dedicadas a esta actividad económica, como ocurrió en las ciudades de Cúcuta, Bucaramanga y Soto.⁸⁹

⁸⁹ Johnson, David Church. *“Santander siglo XIX cambios socioeconómicos”*. Ed. Carlos Valencia editores. Bogotá, 1984. Pág 277

Productos como el café en Cúcuta sufrieron los cambios del precio mundial y la demanda del producto decayó por largos períodos, afectando a grandes, medianos y pequeños productores; pero a pesar de estas circunstancias, el café se supo mantener vigente y aún hoy es el producto insigne de Colombia y reconocido mundialmente por su óptima calidad.

La producción de bienes de exportación trajo consigo períodos de prosperidad a la región nororiental, lo que permitió que se creara una clase económicamente fuerte que a su paso impulsó la consolidación de los centros urbanos y el fortalecimiento del mercado interno y externo⁹⁰; este hecho trajo consigo la necesidad de mejorar la infraestructura vial y ferroviaria de la región para lograr una mejor expansión comercial y agrícola.⁹¹

La tradición textilera de la región es anterior a la llegada de los españoles. Su esplendor se dio durante la primera mitad del siglo XIX y los tejidos fueron populares al interior del país donde se comercializaban, sin embargo esta actividad se volvió poco lucrativa al entrar en competencia directa con el mercado inglés, que ofrecía productos de mejor calidad, elaborados con maquinaria especializada⁹² y a un precio semejante. Al respecto es necesario mencionar que el fenómeno del contrabando jugó un papel importante en las dinámicas mercantiles contribuyendo al decaimiento de la empresa textil nacional. Las políticas proteccionistas adoptadas en 1833 fueron un aliciente para los productores de textiles del Socorro, sin embargo no fue posible estimular de manera suficiente su producción para competir en condiciones de equilibrio con el comercio inglés:

“La alta difusión que tuvo el contrabando en este período, practicado especialmente por los comerciantes antioqueños, minaron las aspiraciones de proteger las manufacturas domésticas. Las estrechas relaciones comerciales

⁹⁰ Ramos Peñuela, Aristides. *“Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y del Opón, 1760-1860”* Ed. Instituto colombiano de la cultura hispánica. Bogotá, 2000. Pág 100.

⁹¹ Johnson, David Church. *“Santander siglo XIX cambios socioeconómicos”*. Ed. Carlos Valencia editores. Bogotá, 1984. Pág 142

⁹² Johnson, David Church. *“Santander siglo XIX cambios socioeconómicos”*. Ed. Carlos Valencia editores. Bogotá, 1984. Pág 126.

mantenidas por éstos con las isla de Jamaica, les permitió introducir volúmenes apreciables de la mercancía inglesa entre ellas los textiles”⁹³

Los centros coloniales de San Gil, Vélez, Girón y el Socorro se especializaron en los tejidos. Durante la guerra civil norteamericana, la demanda de algodón incentivó nuevamente los ánimos de los productores santandereanos, quienes aprovechando la coyuntura sembraron extensas áreas poco aptas para este monocultivo; como resultado se obtuvo un producto de baja calidad que salió pronto del mercado una vez Estados Unidos retomó el control de sus exportaciones.⁹⁴

2.6 El café en Santander

A ciencia cierta no se sabe cómo ni cuándo llegó por primera vez el café a Colombia. Se cree que este producto entró por primera vez a la Nueva Granada gracias a los jesuitas que trajeron su semilla adquirida gracias al intercambio con algún viajero; este primer testimonio que data de 1730 ha sido plasmado en el libro del sacerdote jesuita José Gumilla, titulado *El Orinoco Ilustrado*. A partir de este testimonio, empiezan a presentarse más evidencias de la entrada del café a Colombia en distintas regiones. El café fue introducido a Santander por la localidad de Salazar de las Palmas y por primera vez en la historia se registran datos de la primera cosecha comercializada:

“En 1835 tuvo lugar la primera producción comercial y los registros muestran que los primeros 2.560 sacos se exportaron desde la aduana de Cúcuta, en la frontera con Venezuela. De acuerdo con testimonios de la época se le atribuye a Francisco Romero, un sacerdote que imponía durante la confesión a los feligreses de la población de Salazar de las Palmas la penitencia de sembrar café, un gran impulso en la propagación del cultivo del grano en esta zona del país”⁹⁵

⁹³ Ramos Peñuela, Aristides. *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y del Opón 1760- 1860*. Ed. Instituto Colombiano de Cultura Hispánica. Bogotá, 2000. Pág 129

⁹⁴ Johnson, David Church. *“Santander siglo XIX cambios socioeconómicos”*. Ed. Carlos Valencia editores. Bogotá, 1984. Pág 226

⁹⁵ Tomado de:

http://www.cafedecolombia.com/particulares/es/el_cafe_de_colombia/una_bonita_historia/. Consultado el 5 de diciembre de 2011. 3:58 pm

A partir de este momento, el café empezó a expandirse por el oriente de Colombia y a difundirse en otras regiones. A pesar de que su explotación en la zona de los santanderes había comenzado tempranamente, el potencial de este cultivo sólo alcanzó fama hasta la segunda mitad del siglo XIX; para aquel entonces Estados Unidos y Europa eran los clientes más importantes del café, lo que demuestra que antes de que el ferrocarril se instalara en la región, el comercio del café era una realidad que llevaba ya varias décadas funcionando gracias al servicio de las mulas que lo trasportaban.

Los primeros años de la comercialización del café, fueron bastante prósperos para los productores y compradores a pesar de las altas tarifas del transporte. La producción cafetera en los últimos años del siglo XIX se multiplicó enormemente, pero la satisfacción que la misma traía muy pronto se vería truncada debido a los conflictos internos que se presentaban y a las fluctuaciones en el precio del grano a nivel internacional, que tuvieron serias repercusiones en la economía nacional y que arruinaron a muchos caficultores:

“Con la caída de los precios internacionales, que se registró en la transición del siglo XIX al siglo XX, la rentabilidad de las grandes haciendas se fue al piso. Como si eso fuera poco, la Guerra de los Mil Días, que tuvo lugar en los primeros años del nuevo siglo, les dio otro duro golpe a los grandes hacendados, ya que les imposibilitó mantener las plantaciones en buenas condiciones; esta circunstancia, sumada a hecho de que estos productores se habían endeudado en el exterior para desarrollar sus cultivos, los arruinó. Las haciendas cafeteras de Santander y Norte de Santander entraron en crisis, y las de Cundinamarca y Antioquia se estancaron”⁹⁶.

A pesar de las temporadas de dificultad que atravesaban los productores y comercializadores del café, este cultivo se fue afianzando cada vez más en el país y muchos campesinos se convirtieron en pequeños productores uniendo la fuerza de minifundios y sembrando cada vez más hectariaje en las zonas templadas de montaña que resultaban idóneas para alcanzar la calidad que lo caracteriza.

⁹⁶ Tomado de:

http://www.cafedecolombia.com/particulares/es/el_cafe_de_colombia/una_bonita_historia/. Consultado 7 de diciembre de 2011. 7:35 pm

La actividad cafetera contagiaba a las poblaciones de dinamismo y entusiasmo, tal y como lo relata un inmigrante alemán que describe un domingo típico en el Cúcuta de 1873 durante un comienzo de cosecha de café:

*“El comienzo de la cosecha de café era un período agitado y durante meses reinaba gran actividad. El domingo nunca era día de asueto ya que, después de la misa, la población solía hacer compras (...) era frecuente que durante la cosecha hubiese que trabajar hasta tarde de la noche, para poner en orden la contabilidad, y preparar los despachos de café. Había que coser los sacos, marcarlos y pesarlos. En este año de 1873 se calculó la cosecha en unas 8.000 cargas (una carga es igual a dos sacos de 125 libras españolas cada uno por cada mula). En el procesamiento del café se empleaba el procedimiento de ponerlo al sol en los patios para que se secase”.*⁹⁷

Los alemanes además de importar mercancías desde su patria y abrir casas comerciales, también se dedicaron al negocio del café, desde su financiación y producción hasta su comercialización. Las casas comerciales alemanas no dudaban en conceder créditos para la siembra y recolección del café, (los préstamos tenían una vigencia de tres años y a un interés del 8% anual) ya que el producto era competitivo en el mercado externo, según lo afirma el investigador Jaime Pérez. Los habitantes se podían dar lujos como usar ropa elegante, perfumes, licores, ya que había una atmósfera de prosperidad y había disponibilidad de gracias al trabajo honesto.⁹⁸

En relación con la estrecha dependencia existente entre la consolidación del sistema ferroviario nacional y el desarrollo de la caficultura, el ingeniero inglés Robert Augusto Joy (al que el General Solón Wilches le encargó la construcción del ferrocarril que lleva su

⁹⁷ Pérez López, Jaime. *Colombia, Venezuela, economía, política, sociedad en los siglos XIX y XX*. Cúcuta. Ed. La opinión, 2003. Pág 144.

⁹⁸ Pérez López, Jaime. *Colombia, Venezuela, economía, política, sociedad en los siglos XIX y XX*. Cúcuta. Ed. La opinión, 2003. Pp 144-145.

nombre) afirmaba que la salvación del Estado de Santander dependía de una vía que condujera hacia el río Magdalena para transportar el café.⁹⁹

Cuadro 3. Producción de café por regiones (porcentaje)

REGIÓN	1874	1913	1932
1. BOLÍVAR- ATLÁNTICO	0.2	2.4	0.6
2. ANTIOQUIA- CALDAS	2.2	35.4	46.9
3. CAUCA- NARIÑO- VALLE	1.7	7.8	12.4
4. TOLIMA- HUILA	0.9	5.5	14.4
5. CUNDINAMARCA- BAYOCÁ	7.5	18.7	12.4
6. SANTANDER	87.6	30.2	12.2
TOTAL	100.0	100.0	100.0

Fuente: MCGREEVEY, William. *Historia económica de Colombia 1845-1930*.

Para el período de 1860 a 1870, el 90% de las exportaciones de café provenían de Santander. El progreso que trajo la bonanza del café en esta zona atrajo población por los buenos salarios, y se calcula que para 1890, había aproximadamente unos 30.000 trabajadores recogiendo café en los alrededores de Cúcuta.¹⁰⁰

⁹⁹ Olarte Carreño, Augusto. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga 1870-1941. Síntesis de una obra discontinua y costosa*. Ed. Proyecto cultural de sistemas y computadores. Bucaramanga, 2006. Pág 12.

¹⁰⁰ Jhonson, David Church. *Santander siglo XIX: cambios socioeconómicos*. Ed. Carlos Valencia Editores. Bogotá, 1984. Pág 222.

Cuadro 4. Cuadro de exportaciones según valor

	1840/41- 1844-45	1854/55 1857/58	1875/76 1877/78	1881/82 1882/83	1898	1906- 1910
Metales preciosos	74.8%	36.3%	27.7%	23.7%	22.7%	24.7%
Tabaco	3.6	27.8	23.3	1.2	8.3	3.0
Quina	0.2	9.8	17.5	30.9	-	-
Cueros	4.5	4.0	5.7	7.8	5.5	9.0
Algodón	1.6	0.1	1.4	0.2	0.4	0.1
Añil	-	-	0.4	-	-	-
Sombreros	0.8	9.5	1.7	0.5	-	4.0
Maderas	1.6	4.7	4.5	3.1	2.5	4.7
Ganado	1.9	0.4	1.1	3.5	4.3	Nd
Café	1.8	4.1	22.3	16.9	49.0	37.2
Banano	-	-	-	-	0.4	6.3
Otros	3.8	3.3	4.4	12.2	6.3	10.8
Valor						
Miles de (pesos oro)	3.306	6.353	9.982	15.430	19.154	15.542

Fuente: Ocampo, José Antonio. "Colombia y la economía mundial." Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1998. Pp 100-101

2.7 Cúcuta y Bucaramanga: consolidación de los nuevos centros urbanos

El nacimiento de la ciudad que lleva el nombre de San José de Cúcuta se dio en el año de 1792. El territorio destinado a su establecimiento estaba adscrito al Valle de San Cristóbal, que a su vez pertenecía a la Provincia de Mérida y el espacio fue donado por Doña Juana Rangel de Cuéllar, viuda adinerada de la región. Se piensa que el nombre de Cúcuta proviene de un cacique que lideraba una tribu cuyos asentamientos se encontraban en los valles del Táchira, Pamplonita y Zulia, según lo afirma el historiador Luis Febres-Cordero.¹⁰¹

La historia de los primeros cincuenta años de la ciudad del valle de Cúcuta se desconoce, lo que nos permite concluir que transcurrieron en completa tranquilidad. A partir de 1793, la ciudad empezaba participar de la vida colonial y contaba ya con 1400 habitantes, siete cuadras de construcción de oriente a occidente, y cinco de norte a sur. La primera autoridad reconocida fue el alcalde de San Cristóbal, Don Rodrigo de Parada, que a su vez tenía que rendirle cuentas a Tunja. Sólo hasta principios del siglo XVII la región empieza a cobrar importancia por la explotación agrícola, en especial de los cultivos de cacao, añil, café y caña de azúcar, así como de ganadería y de mulas que se criaban en los territorios aledaños a las ciudades de Pamplona y San Cristóbal¹⁰².

Desde el siglo XIX Cúcuta se caracterizó por contar con una fuerte actividad comercial con el cacao que vendía al interior de La Nueva Granada. La ruta desde Cúcuta hasta Maracaibo por el Puerto de los Cachos fue una de las vías más utilizadas en el comercio para la exportación y los habitantes vivían favorablemente gracias al nivel económico favorable de las relaciones comerciales de la provincia¹⁰³; sin embargo para entonces la ciudad no llegó a tener la importancia económica de otras poblaciones como Socorro. La ruta que cubría el trayecto entre Cúcuta y el puerto de Los Cachos cobró importancia a partir de mediados del siglo XIX y el Estado supo valorar la prosperidad alcanzada por la región, razón por la cual

¹⁰¹ Febres-Cordero, Luis. *Del antiguo Cúcuta. Datos y apuntamientos para su historia*. Ed. Banco Popular. Bogotá 1975. Pág 90

¹⁰² Febres-Cordero, Luis. *Del antiguo Cúcuta. Datos y apuntamientos para su historia*. Ed. Banco Popular. Bogotá 1975

¹⁰³ Rodríguez Plata, Horacio. *“La inmigración alemana al estado soberano de Santander en el siglo XIX repercusiones socio-economicas de un proceso de transculturación”*. Ed. Kelly. Bogotá, 1868. Pág 50

el Gobierno colombiano propuso al venezolano establecer una aduana de frontera en provecho de ambas naciones.

Para el siglo XIX Cúcuta contaba ya con instituciones que le daban características de ciudad, tales como escuelas, templos, ayuntamiento, y alumbrado público entre otras. La modernización, trajo consigo la asistencia pública y algunos planes de higienización, hospitales y cementerios darían una muestra de ello.¹⁰⁴

Cúcuta por su excelente ubicación geográfica, mantenía un dinámico corredor de exportación a través del río Zulia; los fondos no escaseaban para la construcción de caminos y las normas fiscales de la época preveían el cobro de un impuesto que ascendía al valor de un centavo por cada kilo de sal vendida, sumas destinadas al desarrollo, mantenimiento y apertura vial. La topografía cucuteña era favorable para la construcción de vías hacia Venezuela toda vez que el índice de precipitaciones anuales era mínimo y la mano de obra abundaba, en muchos casos incluso gratuitamente y sin esperar contraprestación alguna¹⁰⁵.

El auge comercial y el progreso económico de la ciudad de Cúcuta se vieron reflejados en el crecimiento poblacional experimentado de un 18% entre los años 1851 y 1870, y de un 34% entre 1870 y 1912. El nivel de vida, riqueza y bienestar de los ciudadanos era bastante alto en comparación con las poblaciones del sur.¹⁰⁶ La actividad económica de Cúcuta y los poblados aledaños como Rosario y Salazar de las Palmas por excelencia fue el cultivo del café, que logró sustituir los cacaotales de la época colonial.¹⁰⁷

En 1875 Cúcuta fue destruida en su totalidad por un terremoto, pero los sobrevivientes lograron recomponerse y superar las pérdidas demostrando una vez más la tenacidad y perseverancia de su gente. Es preciso recordar que a partir de la Constitución de 1886 Cúcuta se establece como capital del Departamento, en reconocimiento a la importancia de

¹⁰⁴ Ramos Peñuela, Aristides. *"Bucaramanga, una ciudad republicana"* Revista Credencial Historia. Ed. 234 Bogotá, 2008. Pág 7.

¹⁰⁵ Johnson, David Church. *"Santander siglo XIX cambios socioeconómicos"*. Ed. Carlos Valencia editores. Bogotá, 1984. Pág 207.

¹⁰⁶ ¹⁰⁶ Johnson, David Church. *"Santander siglo XIX cambios socioeconómicos"*. Ed. Carlos Valencia editores. Bogotá, 1984. Pág245.

¹⁰⁷ Marco Palacios, *El café en Colombia, 1850-1970*, Pág. 64.

su actividad económica; asimismo, fueron fundadas en la ciudad casas comerciales, hoteles, el club del comercio, el primer banco y el primer periódico “*El comercio*”, en el que se publicaban además de los acontecimientos cotidianos, cuestiones referentes a los precios del mercado, tecnología agraria y generalidades en materia comercial¹⁰⁸.

Desde el siglo XVIII el crecimiento de Bucaramanga fue lento. Perteneciente a la Provincia de Soto, era uno de los centros urbanos más importantes de la región gracias a su actividad comercial, al igual que Piedecuesta. Este hecho que explica por qué en el año de 1857 esta ciudad se convirtió en la capital del estado de Santander bajo la presidencia del liberal Manuel Murillo Toro. Su crecimiento poblacional y económico fue mucho más pausado que el de Cúcuta, aunque su importancia en la economía doméstica y, posteriormente su participación en la economía mundial fue considerable gracias a la producción agrícola y sombrerera.

Durante la segunda mitad del siglo XIX la ciudad presenció un cambio consecuente con las dinámicas económicas mundiales que demandaban grandes producciones agrícolas, mientras que en las poblaciones aledañas y sus alrededores se practicaba una economía de subsistencia que con el tiempo se fue extinguiendo para responder a las necesidades del mercado de exportación.¹⁰⁹

La industria artesanal que caracterizaba la ciudad fue prolífica hasta la llegada del liberalismo al gobierno (1863-1886) cuyas políticas de libre comercio terminaron afectando gravemente esta industria. Si bien la crisis económica afectó a un amplio sector de la población, Bucaramanga era ya uno de los centros económicos más importantes del nororiente colombiano, toda vez que fungía como receptor y canalizador del comercio regional y de las demás ciudades del país.

Otro de los posibles motivos que evitaron el decaimiento de la ciudad de Bucaramanga luego de la crisis del sector artesanal, se debe a los procesos de urbanización que se venían presentando en Europa; en otras palabras, las incipientes ciudades que empezaban a surgir

¹⁰⁸ Johnson, David Church. “*Santander siglo XIX cambios socioeconómicos*”. Ed. Carlos Valencia editores. Bogotá, 1984. Pág 222.

¹⁰⁹ Martínez Garnica, Armando. “*Nuestro Santander*”. Ed. Vanguardia Liberal. Bogotá, 2005. Pág 89

luego de la Revolución Industrial con las consecuentes migraciones provenientes del campo para el trabajo en las fábricas, demandaban materias primas y productos a aquellos países que estuvieran en capacidad de proveerlos. Tal es el caso de Bucaramanga, quien ya había incursionado en el denominado “desarrollo hacia afuera” al tiempo que experimentaba un relevante impacto en su sector agrícola.

En un primer momento, el tabaco de Girón (en las inmediaciones de Bucaramanga) fue el producto de exportación por excelencia, sin embargo su breve auge no logró conquistar el mercado internacional y finalmente fue desplazado por la competencia asiática. Tras el decaimiento del mercado tabacalero, la quina fue el producto elegido para explotar; su demanda en Europa y Estados Unidos fue amplia y los volúmenes de exportación crecieron estrepitosamente, generando amplia mano de obra en la explotación de la misma.

Ante el enriquecimiento de los empresarios de la quina, el gobierno optó por cobrar peajes por el transporte del producto y cuyos recaudos serían destinados a la construcción del ferrocarril; esta medida generó gran indignación y fue motivo de protesta por parte de los productores y comercializadores.¹¹⁰ Finalmente la producción de la quina se vio afectada por las dificultades que imponía el transporte de la misma a través de las precarias vías de comunicación existentes, por la indebida explotación de este producto hasta su agotamiento, y por la creciente competencia del mercado ecuatoriano.¹¹¹

La producción de algodón y azúcar constituyó la solución alternativa a la crisis del sector agroexportador, sin embargo, al igual que como ocurrió con otros productos, fueron abatidos por mercados más fuertes que ofrecían mejor calidad. No obstante las fluctuaciones en los precios de mercado como indicadores de riqueza y los ciclos de contracción económica, Bucaramanga logró mantener y administrar prudentemente el ahorro generado en los tiempos de bonanza, evitando así decaer en completo déficit.

También Bucaramanga alcanzaría la prosperidad con la explotación cafetera. Su producción data de 1821, gracias a la iniciativa de los empresarios Bernabé Ordoñez y

¹¹⁰ León, Libardo. “Bucaramanga en vísperas de dos siglos”. Ed. Contraloría General de la República. Bucaramanga, 1980. Pág 67

¹¹¹ Martínez Garnica, Armando. “*Nuestro Santander*”. Ed. Vanguardia Liberal. Bogotá, 2005. Pp 98-99

Francisco Puyana; los primeros cultivos fallaron por falta de conocimiento y experiencia en la aplicación de las nuevas técnicas de explotación¹¹².

La segunda mitad del siglo XIX conocería un importante aumento en la demanda de café a nivel mundial y Bucaramanga sería una de las grandes beneficiadas. Según el investigador José Joaquín García, la bonanza económica del café permitió que se ampliaran las zonas de cultivo, conquistando las localidades vecinas de Rionegro y Lebrija, cuya producción era destinada a Bucaramanga favoreciéndola y ratificándola como centro mercantil de Santander¹¹³. En adición a lo antes mencionado, es importante resaltar que durante el apogeo cafetero (1886-1890), Bucaramanga se vio también fortalecida tanto por su cercanía con la ciudad de Cúcuta (recordemos que de allí proseguía la ruta hacia el mercado externo), como de su proximidad a los ríos Lebrija y Sogamoso, afluentes del río Magdalena, que la comunicaban ventajosamente con el interior del país¹¹⁴. El dinamismo y vitalidad que caracterizaron aquellos tiempos influyeron notablemente en la transformación de Bucaramanga, urbe que se proyectaba hacia la modernidad y que atraía a familias enteras que maravilladas por el progreso y la riqueza de la ciudad abandonaban sus pueblos y veredas de origen para asentarse definitivamente en ella. El progreso se vio reflejado además en la apertura de nuevas fábricas y otros negocios en los que se comercializaban productos importados. En 1882 se estableció la cervecería Clausen, en 1888 la primera compañía telefónica, en 1872 el Banco de Santander, y tuvo el privilegio de ser la tercera ciudad de Colombia en establecer el servicio de luz eléctrica después de ciudad de Panamá y de Bogotá¹¹⁵.

Tal y como lo afirma el autor Libardo León, los inmigrantes llegados a Bucaramanga representaron un amplio sector de la población; sus actividades económicas y agrícolas les permitieron ocupar un lugar elevado en la sociedad prestante, y cabe señalar que fueron los empresarios extranjeros quienes mayormente influyeron en el establecimiento de los

¹¹² Johnson, David Church. *"Santander siglo XIX cambios socioeconómicos"*. Ed. Carlos Valencia editores. Bogotá, 1984. Pág 139.

¹¹³ García, José Joaquín *"Crónicas de Bucaramanga"*. Ed. Departamento. Bucaramanga, 1944. Pág. 268.

¹¹⁴ León, Libardo. *"Bucaramanga en vísperas de dos siglos"*. Ed. Contraloría General de la República. Bucaramanga, 1980. Pág 65

¹¹⁵ León, Libardo. *"Bucaramanga en vísperas de dos siglos"*. Ed. Contraloría General de la República. Bucaramanga, 1980. Pág 71

consulados de Estados Unidos, Alemania y Venezuela con miras a mantener estables las relaciones diplomáticas y comerciales con dichos países.

La ruta que comunicaba a Bucaramanga con el río Magdalena pasando por el camino de Botijas, Peñas Blancas y Puerto Santander fue financiada por prósperos empresarios entre los que figura Geo Von Lengerke, importante contratista constructor de caminos y puentes y a que se atribuye la apertura de muchas de las vías existentes en la región. Al respecto, el historiador Horacio Rodríguez Plata indica como *“la ciudad quieta despertó ante el empuje de Lengerke”*¹¹⁶.

La propuesta de construir una línea férrea que llegara a Bucaramanga tuvo iniciativa en el ingeniero Enrique Ross en 1876. Esta línea partiría desde el río Magdalena y pasaría por Bucaramanga y San Gil hasta llegar a Bogotá. Su propósito era comunicar todos los poblados de Santander, Boyacá y Cundinamarca, pero el proyecto una vez más fracasó por la falta de liquidez de los inversionistas europeos.¹¹⁷

Durante la primera mitad del siglo XX Bucaramanga sufrió un estancamiento económico si se compara con el esplendor que la caracterizó durante la segunda mitad del siglo XIX. Bucaramanga inauguraría el nuevo siglo participando activamente en la Guerra de los Mil Días. Las batallas disputadas en noviembre de 1899, seguidas de la batalla de Palonegro le significaron a la ciudad de Bucaramanga aproximadamente 4.300 muertos. Con la guerra se obstaculizó el progreso; la suspensión de la actividad agrícola afectó de manera grave el comercio local e internacional, a lo que se sumó la devaluación de la moneda¹¹⁸.

Años más tarde, La Primera Guerra Mundial tendría repercusiones negativas en la actividad exportadora del país y en el sistema capitalista global. Posteriormente, en la década de los 20 algunos productos de exportación como el café y los cueros se valorizaron y la economía nacional pareció repuntar; no obstante la relativa estabilidad alcanzada, con la

¹¹⁶ Rodríguez Plata, Horacio. *“La inmigración alemana al estado soberano de Santander en el siglo XIX repercusiones socio-económicas de un proceso de transculturación”*. Ed. Kelly. Bogotá, 1968. Pág. 98.

¹¹⁷ Pérez Ángel Gustavo. *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. E. cisne color. Bogotá, 2008

¹¹⁸ León, Libardo. *“Bucaramanga en vísperas de dos siglos”*. Ed. Contraloría General de la República. Bucaramanga, 1980. Pp 100-101.

crisis mundial del 29 originada en Estados Unidos, las exportaciones santandereanas se verían afectadas por una nueva y más fuerte depresión económica.

Los conflictos bélicos internos y externos condicionaban de manera inevitable el desarrollo de la región, que se veía positiva o negativamente afectada según la coyuntura.

Durante los primeros años del siglo XX se crearon organizaciones sindicalistas de perfil radical en defensa de los asalariados a lo largo del país; los empresarios inversionistas vieron en este fenómeno un motivo de incerteza e inseguridad en el curso habitual de sus negocios, y el país fue testigo de una ola de manifestaciones en pro de los derechos de la clase operaria en ciudades como Bogotá, Barranquilla y Bucaramanga.

De suma importancia resulta pues el movimiento sindicalista en la ciudad de Bucaramanga, y es posible afirmar que su presencia contribuyó sin duda con el progreso económico de la misma, si se tiene en cuenta que su estructurada industria y su floreciente actividad comercial se apoyaron en un amplio sector de la sociedad de tipo asalariado, que no dejó de luchar por el reconocimiento de los derechos de la clase obrera y por la dignidad en las condiciones de trabajo.

TERCER CAPÍTULO

“EL FERROCARRIL DE CÚCUTA”

Antes de que se creara del Departamento de Santander en 1886, Colombia se encontraba organizada bajo el sistema político del federalismo. La topografía misma de la zona fungía como límite natural que dividía la geografía en regiones que funcionaban de manera autónoma. Fue bajo el Estado Soberano de Santander que Cúcuta conoció el ferrocarril y que la región se desarrolló a través de un proceso agroexportador hacia Europa.

El libre cambio económico representado por el conocido *laissez-faire*, tuvo en principio un impacto positivo para el país, ya que los intereses económicos de la región apuntaban a un mercado “hacia afuera” que a su vez impulsaba una clase burguesa trabajadora que fue creciendo gracias al auge del mercado internacional, sin dejar de considerar que la aislada posición geográfica de la región del resto del país, favorecía su independencia. Santander desde 1850 hasta 1885 vivió la era liberal, representada por una hegemonía de grupos agroexportadores que poco se inmutaban ante los conflictos bélicos internos, al encontrarse casi incomunicados con el resto del país, entendido este último como estado soberano.

Durante la guerra civil de 1885 en la que se enfrentaron los bandos de los radicales contra Rafael Núñez, Presidente de Los Estados Unidos de Colombia y líder del movimiento de la Regeneración, que apoyaba la reforma constitucional de 1863, decidió enviar desde Bogotá una “comisión de paz” integrada por Felipe Zapata y por Narciso González hacia la Provincia de Santander cuyo presidente era el General Solón Wilches. Los radicales liberales se rindieron, el general fue relevado de su cargo y finalmente remplazado por Narciso González.

Fue en ese contexto en el que los radicales liberales partidarios de las libertades extremas tan características del período, dieron paso a la época más liberal que ha tenido la Historia de Colombia. Sin embargo este período finalizó por el desequilibrio generado a causa del mal manejo y abuso de las libertades concedidas y a causa del federalismo mismo, que había desestabilizado la noción de unidad nacional.

La economía también se había visto afectada, ya que en 1880 las exportaciones de tabaco habían decaído y el precio internacional del café también se había visto afectado. Las

medidas intervencionistas adoptadas por Rafael Núñez ante el desastre económico por el cual atravesaba la desmembrada nación, llevaron a la convocación de la Asamblea Constituyente que dio origen a la Constitución de 1886, caracterizada por una política económica proteccionista que daba al traste con el *laissez faire* tan característico del modelo liberal.

En 1886 Santander se constituye como un Departamento; desde entonces sigue manifestando su preferencia liberal, a pesar del cambio de gobierno, gobernantes, políticos y empresarios o de la clase burguesa, quienes siguieron pensando en la idea de abrir vías que los condujeran hacia el progreso, sin abandonar nunca la idea del ferrocarril íntimamente ligada al desarrollo del sector agro productor.

3.1 El ferrocarril en Cúcuta

La historia del ferrocarril de Cúcuta, está vinculada directamente con el desarrollo de la producción de café, ya que era necesario encontrar la manera más eficiente de llevar con rapidez las grandes cantidades del grano que llegaban a Cúcuta, principal centro de acopio de la región. De no haber contado con el ferrocarril, la economía regional de Santander podría haberse ahogado, pero el sistema de transporte le dio un respiro al comercio, ya que las mulas que eran antes de la llegada del ferrocarril el medio de transporte utilizado para llevar la carga desde Cúcuta a Puerto Villamizar, no eran suficientes para cubrir con la industria cafetera que estaba en plena expansión. Con el ferrocarril el estímulo económico de la región aumentó, ya que brindaba a los productores tranquilidad para ampliar la superficie cultivada.

La introducción del ferrocarril cambió la geografía de las zonas aledañas por donde pasaba el tren. La adjudicación de las tierras baldías para los trabajadores aumentaba la explotación de productos agrícolas en general, así que podemos analizar este fenómeno desde ambas posturas del progreso, ya que por una parte era posible transportar productos y comunicar regiones, y por otra, se empezó a poblar y a cultivar gran cantidad de terrenos que estaban salvajemente en su estado natural y que a partir de la repartición de las zonas que económicamente no producían nada, se tornaron productivas.

De acuerdo con Jaime Pérez López, sin duda el ferrocarril transformó el espacio, sentando a su vez las bases de una verdadera reforma agraria. El estado de Santander hacía grandes

aportes de tierras baldías (alrededor de un 33%) destinadas a la adjudicación a colonos, obreros y demás trabajadores al servicio del ferrocarril en toda la zona, generando a su vez un gran impacto positivo en los beneficios agropecuarios de la región. Toda la producción agrícola que llegaba a Cúcuta por tren, venía de esta experiencia agraria que amplió sus fronteras desde las márgenes orientales del río Táchira hasta el Valle del Zulia al occidente y desde el norte en Puerto Santander, hasta el sur donde comienza la provincia de Pamplona.¹¹⁹

La apertura de vías que promoviera el tránsito hacia el vecino país de Venezuela era una inminente necesidad, ya que las que había se encontraban en muy malas condiciones y aun habiendo la posibilidad de realizar nuevos trazos más sencillos para el transporte de mercancías, los existentes correspondían a pasos poco recomendables.

La idea de abrir un camino que comunicara San José de Cúcuta con el puerto de San Buenaventura (también denominado Puerto Villamizar) se puso de manifiesto con la Comisión Corográfica en 1851, cuando los expedicionarios bajo la dirección del geógrafo italiano Agustín Codazzi recorrieron la región de Santander a la que describieron como “un vecindario de extranjeros laboriosos”. El reconocimiento geográfico de los expertos que estaban recorriendo la zona, los impresionó al toparse con la idea de que los planes de abrir un camino que comunicara los vecinos países se realizaría por una ruta inconveniente y complicada, razón por la cual el italiano se atrevió a proponer otra ruta en mejores condiciones topográficas para dicho paso, y que les sería más fructífera a ambas naciones en el sentido comercial¹²⁰.

El objetivo de la comisión corográfica era realizar los levantamientos geográficos, teniendo en cuenta las vías de comunicación. En Santander se mantenían relaciones políticas y económicas con Venezuela por medio del eje comercial del río Zulia, por donde pasaban las mercancías hacia Maracaibo y donde convergía el comercio local de importación y exportación. Codazzi exploró una ruta ventajosa entre San José y el Puerto de los Cachos siguiendo la dirección de las montañas de Limoncito y Tasajera, ya que la otra ruta que

¹¹⁹ Pérez López, Jaime. *Colombia, Venezuela, economía, política, sociedad en los siglos XIX y XX*. Cúcuta. Ed. La opinión, 2003. Pág 194.

¹²⁰ Sánchez Cabra, Efraín. *Gobierno y geografía: Agustín Codazzi y la ciencia en la Nueva Granada*. Bogotá: Banco de la República, 1998. Pág 285

estaba en proyecto contaba con un trayecto más accidentado y menos favorable para el transporte de mercancías. Finalmente el geógrafo propuso abrir un camino por un territorio libre de inundaciones, más seguro y que traería mayores prerrogativas comerciales desde Cúcuta hasta San Buenaventura.¹²¹

En este orden de ideas, el investigador Augusto Olarte reitera en su obra la necesidad e importancia de la apertura de dicha ruta en los siguientes términos:

(...) la pretensión de construir otro ferrocarril que partiera de Cúcuta y terminara en Santander, como una muestra más del anhelo liberal de integrar las regiones mediante las vías de comunicación. Recordemos que el ferrocarril de Cúcuta guardaba cierta analogía con el de Puerto Wilches a Bucaramanga, pues, en 1808 se presentó la primera propuesta para construir un camino carretero desde San José de Cúcuta hasta el puerto de Los Cachos, idea retomada en 1851 por Agustín Codazzi quien demostró una mejor viabilidad, pero, hasta el puerto de San Buenaventura’’¹²²

Del ferrocarril de Cúcuta, podemos distinguir tres rutas diferentes que funcionaron enlazando la ciudad con otros núcleos. Cabe mencionar que hubo una cuarta línea en proyecto que pretendía cubrir la línea Cúcuta- Tamalameque; sin embargo, los efectos colaterales de la Primera Guerra Mundial se hicieron sentir en el país, y ante la imposibilidad de conseguir el capital inversor requerido para la realización de la ambiciosa obra, esta ruta quedó en el olvido. Los trayectos que cubría el ferrocarril de Cúcuta fueron los siguientes:

El primero denominado *la Línea Norte*, partía desde la estación Cúcuta hasta la estación de Puerto Santander con una longitud de 60 km. Esta línea se conectaba con el ferrocarril venezolano del Táchira y llegaba hasta el punto denominado La Grita- Encontrados, con un recorrido total de 160 km. Estuvo en funcionamiento desde 1888 hasta 1960.

¹²¹ Sánchez Cabra, Efraín. *Gobierno y geografía: Agustín Codazzi y la ciencia en la Nueva Granada*. Bogotá: Banco de la República, 1998. Pp 285-286

¹²² Olarte Carreño, Augusto. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga 1870-1941. Síntesis de una obra discontinua y costosa*. Ed. Proyecto cultural de sistemas y computadores. Bucaramanga, 2006. Pág 15.

La segunda línea llamada *Línea de la Frontera* partía desde la Estación Cúcuta hasta la estación de Villa del Rosario en la frontera con Venezuela. Su recorrido era de 16 km. y se mantuvo activa desde 1893 hasta 1933.

La tercera ruta denominada *Línea del Sur* funcionó desde 1924 hasta 1936. Partía desde la estación de Cúcuta hasta la estación de Tesca (El Diamante), con una longitud de 43 km¹²³.

3.2 El ferrocarril del Norte

El ingeniero Juan Nepomuceno González Vásquez, cofundador de la Sociedad colombiana de Ingenieros fue quien llevó a cabo este proyecto, cuyos estipendios fueron establecidos en acciones de la compañía¹²⁴. Además del ingeniero González, entre los aportantes de la obra, también figuran el municipio de Cúcuta con 6.000 acciones, Leoan and Company de Londres con 1.227 acciones, The River Plate Trust, Librada Jaimes y Rudesindo Soto con 1.020 acciones.

El contrato para la construcción de este trayecto se firmó en 1879 y el primer tramo se entregó en 1881 bajo las órdenes del ingeniero y director de la obra Juan González Vásquez; sólo dos años después de haber emprendido la construcción. A partir de esta entrega, se iban inaugurando más trayectos, hasta finalmente concluir la obra en 1888.

Un distinguido viajero de san Gil don Rito Antonio Martínez en 1881 comentaba sus impresiones acerca del ferrocarril con estas palabras:

*“En diez meses han viajado por el ferrocarril 110.000 cargas en ida y retorno; y como se paga a centavo por kilogramo, el rendimiento no será pequeño, bastante para que la Compañía pague sus empleados, atienda a la carretera y adelante la obra...”*¹²⁵

¹²³ Ángel, Rafael Eduardo. “Historia de Cúcuta”. Ed. Casa del duende. Cúcuta 1990. Pág 91.

¹²⁴ Tomado de: <http://www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio1998/10202.htm>. consultado el 1 de abril de 2010. 5:08 pm.

¹²⁵ Febres-Cordero, Luis. *Del antiguo Cúcuta. Datos y apuntamientos para su historia*. Ed. Banco Popular. Bogotá 1975. Pág 500

A pesar de la relativa rapidez con que la compañía del “Camino de San Buenaventura” llevó a cabo la ejecución de las obras, estas se vieron afectadas por retrasos a causa de la guerra civil de 1885, época por la cual el gobierno expropió temporalmente la empresa hasta 1886, año en que se firmó nuevamente un contrato por la escritura No 118 del 2 de julio de 1885 de la Notaría del circuito del Socorro. En este contrato se ampliaban los términos y se establecía una prórroga para ejecutar la tercera y última parte del ferrocarril de Cúcuta a Puerto Villamizar. El aplazamiento concedido a la Compañía del camino a San Buenaventura dejaba como plazo ultimo, junio de 1888 mes en el que debía ser entregada la tercera parte de este trayecto finalizado.¹²⁶

La *Línea del norte* fue construida a través de una empresa 100% nacional (por primera vez en Colombia). Los tramos del ferrocarril se entregaron conforme al contrato firmado entre el secretario General del Estado Dr. Torcuato Carreño y don Ramón María Paz, representante legal de la compañía empresaria del Camino carretero de San Buenaventura a Puerto Villamizar. Los dos funcionarios formalizaron la escritura No. 16 en la notaría del Socorro, para construir un ferrocarril desde San José de Cúcuta hasta el río Zulia, autorizado por la ley 51 del 4 de noviembre de 1.878, comprometiéndose dicha compañía a entregar 18 kilómetros en 1.880 y los 18 restantes en 1.881¹²⁷.

La rapidez de la compañía en ejecutar la obra fue determinante, si se tiene en cuenta que el país estaba acostumbrado a que las obras de implementación del modelo ferrocarrilero tardaran años y los contratistas no cumplieran con los términos pactados. Esta vez no fue así. En el contrato de esta ruta, se estipulaba que los rieles debían partir desde el Puerto de San Buenaventura (o Puerto Villamizar) hasta Cúcuta con un plazo de entrega máximo en el año de 1880 con un primer tramo de 18 km (Puerto Villamizar- Altoviento). El segundo tramo de la línea fue entregado un año después (Altoviento- Aguablanca) y el tercer trayecto se entregó en 1882 (Aguablanca- Cúcuta). El trayecto Puerto Villamizar- Cúcuta

¹²⁶ Gómez Rodríguez, Ramiro. *Socorro, cuna de libertad colombiana: 1540-1819*. Bucaramanga, 1968. Pág 214.

¹²⁷ Gómez Rodríguez, Ramiro. *Socorro, cuna de libertad colombiana: 1540-1819*. Bucaramanga, 1968. Pág 211.

costó \$ 1. 726. 661 y fue inaugurado el 30 de junio de 1.888 con la locomotora de nombre Cúcuta en honor a la ciudad.¹²⁸

El cuadro a continuación indica las estaciones por donde pasaba la línea que al morir, enlazaba su ruta con el río Zulia, que a su vez empalmaba con otra línea férrea que transportaba la mercancía hasta Maracaibo; la proximidad de las estaciones se debe a que el ferrocarril estaba en función del transporte del café y las estaciones eran centros de acopio del grano.

Esta línea contaba con las siguientes estaciones:

	<i>km</i>
<i>Cúcuta</i>	<i>0</i>
<i>Salado</i>	<i>5</i>
<i>Patillales</i>	<i>13</i>
<i>Guayabal</i>	<i>15</i>
<i>Aguablanca</i>	<i>20</i>
<i>Oripaya</i>	<i>23</i>
<i>Arenosa</i>	<i>26</i>
<i>El Edén</i>	<i>30</i>
<i>Altoviento</i>	<i>37</i>
<i>Tarra</i>	<i>43</i>
<i>Aguaclara</i>	<i>45</i>
<i>Javilla</i>	<i>48</i>
<i>Puerto Villamizar</i>	<i>55</i>

¹²⁸Ángel, Rafael Eduardo. "Historia de Cúcuta". Ed. Casa del duende. Cúcuta 1990. Pág 90.

En el punto de encuentro de ambos ferrocarriles, el colombiano y el venezolano, específicamente en la estación de Puerto Santander, las dos líneas se conectarían bajo los acuerdos y pactos entre las compañías constructoras para enlazar las rutas y realizar un solo tráfico directo de carga hasta el río Zulia, donde una línea de vapores lo conduciría hasta el Golfo de Maracaibo.¹³⁰ Años más tarde, en 1926 con el consenso de los Gobiernos de Colombia y Venezuela, mediante la construcción de un puente se unieron estos países. Ese paso denominado “Puente Unión” que atravesaba el río La Grita, fue construido por un cucuteño llamado Emilio Gaitán Marín. Venezuela por su parte realizó un tramo de ferrocarril desde Puente Unión hasta Encontrados. A la inauguración de esta obra de importancia histórica, fueron invitados los mandatarios de Colombia y de Venezuela, sin embargo ninguno de estos dos representantes acudió a la gran cita¹³¹.

3.3 El ferrocarril de la Frontera

La segunda línea del ferrocarril de Cúcuta o *ferrocarril de la frontera* buscaba con su recorrido comunicar la capital Bogotá, con el río Magdalena. A lo largo de esta ruta se construirían puertos y conexiones del camino de hierro con otros núcleos urbanos, hasta llegar a la región santandereana, que como anteriormente fue señalado, empataría más adelante con el río Zulia y llegaría a Maracaibo para finalmente terminar en el Atlántico, promoviendo así el mercado interno y externo.

El *Ferrocarril de la frontera* se llevó a cabo de acuerdo al contrato que establecía las condiciones y los términos en que debían realizarse las obras. Este acuerdo se celebró en abril de 1893 por parte de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta y del Departamento de Santander y posteriormente fue aprobado por el presidente de la República, Don Miguel Antonio Caro. El gobierno hizo la generosa concesión a los contratistas de otorgar 200

¹²⁹ Ortega, Alfredo. *Ferrocarriles Colombianos. La última experiencia ferroviaria del país 1920-1930*. Biblioteca de historia nacional. Vol XLVII. Imprenta nacional. Bogotá, 1932. Pp 96-97.

¹³⁰ Ortega, Alfredo. *Ferrocarriles Colombianos. La última experiencia ferroviaria del país 1920-1930*. Biblioteca de historia nacional. Vol XLVII. Imprenta nacional. Bogotá, 1932. Pp 96-97.

¹³¹ Colmenares Ossa, José Eustorgio. *Monografía ilustrada de San José de Cúcuta*. Ed. Periódico La Opinión. Cúcuta, 2002. Pág 78.

hectáreas de tierra baldía, por cada kilómetro de ferrocarril que se construyera, además de una subvención de \$4.000 por cada kilómetro construido¹³². El ferrocarril de la frontera, cubriría un recorrido desde la ciudad de Cúcuta hasta la orilla del río Táchira en los límites con el vecino país, con una longitud de 16 kilómetros. En 1893 finalmente esta ruta fue inaugurada.

Esta línea de la frontera fue gestionada por el Gobierno de Colombia para que conjuntamente con la vecina nación de Venezuela estudiara el trazado en modo tal que dicha línea fuera beneficiosa y representara utilidad para ambos países conmemorando así lo que fueron en un pasado no muy lejano, una unidad. Los gobiernos comprometidos acordaron construir un puente sobre el río Táchira, que comunicara las poblaciones limítrofes del municipio de El Rosario de Cúcuta con el municipio venezolano de San Antonio. El puente contaría con un servicio de carretera entre los dos países, no de ferrocarril. Este paso beneficioso para ambas naciones debía ser costeado por partes iguales y no debía cobrar impuestos sobre ningún tipo de mercancías o de personas. Este puente denominado “Puente Simón Bolívar” fue inaugurado en 1927 y prestó servicio hasta 1962, momento en el cual fue sustituido por otro en mejores condiciones.¹³³

El ferrocarril de la Frontera funcionaría desde 1893 hasta 1933 y contaría con las siguientes estaciones:

“Estación Cúcuta:

<i>Rosetal.....</i>	<i>1.7 kilómetros</i>
<i>San Luis.....</i>	<i>5 kilómetros</i>
<i>Escobal.....</i>	<i>7 kilómetros</i>
<i>Boconó.....</i>	<i>8 kilómetros</i>

¹³² Ángel, Rafael Eduardo. *Historia de Cúcuta*. Ed. La casa del duende. Cúcuta 1990. Pág 90. ¹³² Ortega, Alfredo. *Ferrocarriles Colombianos. La última experiencia ferroviaria del país 1920-1930*. Biblioteca de historia nacional. Vol XLVII. Imprenta nacional. Bogotá, 1932. Pág 99.aa

¹³³ Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Ministerio de obras públicas y transportes. *Ferrocarril de Cúcuta*. Bogotá, 1977. Pág 48.

<i>Lomitas</i>	9 kilómetros
<i>Villa del Rosario</i>	12 kilómetros
<i>Frontera</i>	16 kilómetros” ¹³⁴

3.4 El ferrocarril del Sur

La tercera línea del Ferrocarril de Cúcuta, llamado *El ferrocarril del Sur*, trazo que comunicaba la ciudad con la Estación “El Diamante” punto cercano a la ciudad de Pamplona, funcionó desde 1924, hasta 1936. El contrato se firmó entre el Departamento del Norte de Santander y la Compañía del ferrocarril de Cúcuta. Tres años después de haber empezado las obras, la empresa encargada de ejecutar las labores debía entregar la primera parte, de lo contrario, tendría que pagarle una cuantiosa multa al Departamento. En el contrato se fijaron previamente las tarifas del transporte y las cláusulas de cómo debía hacer uso y usufructo la compañía sobre el ferrocarril. La Compañía encargada del trayecto de la *Línea sur* comenzó a entregar trazos de la obra dos años después de la firma del contrato.¹³⁵ El proyecto de unir la ciudad de Cúcuta con la de Pamplona, quedó a sólo 35 kilómetros de distancia. Por falta de recursos no fue posible lograr conectar ambas ciudades.

El primer trayecto de la obra, el más costoso y más difícil de construir con una longitud de 5 km y 120 metros que cubría la ruta entre la estación de La Esmeralda y La Donjuana, se entregó en 1928. Ese mismo año se entregó el siguiente trayecto que iba desde la estación de La Donjuana hasta Bochalema, con una longitud de 6 km, al que se añadía un trayecto de carretera hasta la población de Bochalema. La empresa contaba con unos 1.200 trabajadores quienes sólo hasta el trayecto de la Donjuana, tuvieron que construir 25 puentes y alcantarillas usando materiales resistentes de hormigón, muros elaborados con mampostería además de la construcción de un túnel y de la carretera previamente mencionada, todo esto por cuenta de la empresa constructora del ferrocarril. Los altos costos de la construcción del tren, hicieron que la empresa emitiera venta de bonos con el objetivo de financiarse, ya que sólo en la entrega de los dos primeros trayectos, los costos

¹³⁴ García Herreros, Antonio. *Monografía de Cúcuta 250 años*. Cúcuta 1983. Pág 92

¹³⁵ Ortega, Alfredo. *Ferrocarriles Colombianos. La última experiencia ferroviaria del país 1920-1930*. Biblioteca de historia nacional. Vol XLVII. Imprenta nacional. Bogotá, 1932. Pp 98-99

ascendían a \$1.092.41. El trayecto final que iba hasta la estación de “El Diamante” bajo la dirección de Emilio Gaitán continuó, pero los fondos destinados a finalizar la obra se habían agotado, por lo cual el Ministerio de Obras Públicas destinó un capital de \$110.000 para financiar el trayecto restante, obra que se entregó el último día de diciembre de 1929. Este trayecto tenía una longitud de 5 km y 900 metros. Las estaciones quedaron de la siguiente manera:

“Las estaciones y paraderos de la línea Sur son las siguientes:

	<i>km</i>
<i>Cúcuta</i>	<i>0</i>
<i>Moros</i>	<i>14</i>
<i>Esmeralda</i>	<i>21</i>
<i>La Donjuana</i>	<i>26</i>
<i>Tescua</i>	<i>_ _</i>
<i>Bochalema</i>	<i>32</i>
<i>Calaluna</i>	<i>33</i>
<i>El Diamante</i>	<i>42</i> ¹³⁶

Entre las características de la *línea sur* se puede destacar la anchura de la vía entre rieles, que era de un metro, la ruta contaba con un túnel de 14 metros sobre la quebrada “La Tescua”. Además fue construido un puente metálico y uno de mampostería que comunicaba la estación del Diamante con la Carretera Central del Norte sobre el río Pamplonita. El costo total de la obra fue de \$ 1.767.382, por kilómetro de ferrocarril el costo fue de \$ 80.335.

¹³⁶ Ortega, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos. *La última experiencia ferroviaria del país 1920-1930*. Biblioteca de historia nacional. Vol XLVII. Imprenta nacional. Bogotá, 1932. Pág 102

En la siguiente tabla podrá apreciarse a modo recopilatorio la longitud de cada trayecto, el número de pasajeros transportados, el valor del pasaje y de los fletes en cada una de las tres líneas que componían el ferrocarril de Cúcuta:

“Línea del Norte

Longitud, kilómetros.....	60
Número de pasajeros transportados.....	83,801
Valor del pasaje.....	\$ 27,847
Número de toneladas de carga.....	46,158
Valor del flete.....	\$ 502,427
Producto total, inclusive varios.....	270,562
Gastos de explotación distancia media de transporte, kilómetros.....	51

Línea de la frontera

Longitud, kilómetros.....	16
Número de pasajeros transportados.....	80,184
Valor del pasaje.....	\$ 9,673
Número de toneladas de carga.....	6,312
Valor del flete.....	\$ 7,846
Producto total, inclusive varios.....	18,623
Gastos de explotación distancia media de transporte, kilómetros.....	39,457
Distancia media de transporte, kilómetros.....	13

Línea del sur

Longitud, kilómetros.....	43
Número de pasajeros transportados.....	20,152
Valor del pasaje.....	\$ 5,705
Número de toneladas de carga.....	7,188
Valor del flete.....	\$ 16,932
Producto total, inclusive varios.....	46,886
Gastos de explotación distancia media de transporte, kilómetro.....	73,999
Distancia media de transporte	19 ¹³⁷

¹³⁷ Ortega, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos. *La última experiencia ferroviaria del país 1920-1930*. Biblioteca de historia nacional. Vol XLVII. Imprenta nacional. Bogotá, 1932. Pp 103-104

3.5 La cuarta línea del ferrocarril: de Cúcuta a Tamalameque

La necesidad de buscar una cuarta línea que comunicara a Cúcuta con Tamalameque y finalizara en Puerto Villamizar con ramales a Ocaña y Puerto Santos, fue otro de los proyectos del ferrocarril de Cúcuta. Esta ruta empalmaría con el ferrocarril de Puerto Wilches, posteriormente encontraría una salida por el río Magdalena y finalmente con el mar; pero el proyecto sólo se quedó en el imaginario y nunca se llegó a materializar. La línea fue estudiada por el ingeniero Juan N. González y en 1890 se celebró un contrato entre José María Durán y Lino Leal Villamizar a partir del cual se cedía la concesión para construir este ferrocarril, sin embargo la obra no se llevó a cabo. Años después, una sociedad francesa financiaría el proyecto, pero por motivos de la Primera Guerra Mundial y falta de inversionistas a causa de la crisis, no fue posible conseguir los capitales y los interesados tuvieron que desistir de este propósito.¹³⁸

El beneficio económico que traería esta cuarta línea del ferrocarril, gozaba de gran interés por parte de las élites colombianas. En 1919 el General Virgilio Barco Martínez, ingeniero santandereano, estaba muy interesado en la construcción de este trayecto y mantenía una frecuente correspondencia con el entonces presidente de Colombia, Marco Fidel Suárez, en la que proponía la construcción de dos tramos del ferrocarril, la primera de Cúcuta al Magdalena y la segunda de Tamalameque a Calamar:

“Tengo el honor de poner en conocimiento del S.S que el Honorable Consejo de Ministros, en sesión de hoy, tomó en consideración el informe rendido por el señor Ministro de Agricultura y comercio acerca del telegrama dirigido al Exemo. Sr. Presidente de la República por el Doctor Virgilio Barco, referente a la propuesta que hace el Gobierno sobre celebración de un contrato para construir un ferrocarril de Calamar a Tamalameque y de Cúcuta a Bogotá, y tuvo a bien aprobar la proposición con que termina dicho informe; que dice:

“Contéstese al doctor Virgilio Barco que el Gobierno, teniendo en cuenta su respetabilidad y reconocido patriotismo y la capacidad financiera del

¹³⁸ Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Ministerio de obras públicas y transportes. *Ferrocarril de Cúcuta*. Bogotá, 1977. Pág 48

sindicato con que está respaldada su propuesta, está dispuesto a discutir las bases del contrato sobre construcción del ferrocarril a que él se refiere en su atento telegrama de febrero del corriente año, dirigido al Excelentísimo señor Presidente de la República”¹³⁹.

A pesar de las influencias y del gran interés por parte de las élites colombianas en construir este tramo, nunca se llevó a cabo debido a que los inversionistas extranjeros se encontraban en condiciones de iliquidez para financiar el proyecto; es preciso recordar que la economía mundial estaba en crisis y los inversionistas no se sentían seguros financieramente ante la expectativa y los cambios que acontecerían con el transcurrir del conflicto bélico; a esto se suma la crisis interna económica generada por la caída del precio del café ante la falta de compradores.

3.6 El tranvía de Cúcuta

Por su parte, la ciudad de Cúcuta vio la necesidad de implantar un servicio urbano alternativo destinado al transporte de pasajeros. En 1880 la Asamblea de Santander autorizó al general Solón Wilches a que construyera un tranvía en la ciudad de Cúcuta con el Sr. Elías Lujan Ruiz, contratista de la obra y quien se comprometió a construir la ruta entre la estación del ferrocarril de Cúcuta y el edificio de aduana, parada obligatoria y estación del ferrocarril donde se pagaban los impuestos sobre la carga. Este tranvía tenía 8,7 km de longitud y funcionó con varias estaciones: partía desde la “Estación Cúcuta” hacia la “Estación Rosetal”, luego venía la “Estación de la Aduana Nacional”, la “Estación de Puente San Rafael” y para finalizar el recorrido, la “Estación Puente Espuma”. Las locomotoras que operaban el tranvía se llamaban La Pamplonita, La Táchirlore, La Floresta (de 7 toneladas y 6 cilindros cada una), La Torbes (9.200 kilos), La Tonchalá (14.700 kilos) y La Grita (15.675).¹⁴⁰

¹³⁹ Archivo General de la Nación. Bogotá- Colombia. Sección fondo nacional de ferrocarriles. Tomo 353, folio 216. 1919

¹⁴⁰ García Herreros, Antonio. *Monografía de Cúcuta 250 años*. Cúcuta 1983. Pág 93

Para concluir el presente capítulo, es posible afirmar que el sistema de ferrocarriles de la ciudad de Cúcuta y en general de todo el país sucumbió ante la imposibilidad de financiación de las obras, luego de los conflictos bélicos que se desarrollaban en el escenario nacional e internacional; a pesar del gran esfuerzo de inversión realizado por el gobierno y del alto costo pagado por llevar a término las obras de las vías férreas, no le fue posible sostenerlo. El monopolio del transporte pasó a manos de quienes le apostaban y competían por la construcción de carreteras, al tiempo mismo en que se desplegaban inconmensurables sacrificios por mantener el sistema de trenes en vida, el cual fue fatalmente desplazado por las primeras. :

“Después de la guerra, las actividades comerciales se reanudaron y Cúcuta continuó con su expansión. Desde 1910 se creó el actual Departamento del Norte de Santander y Cúcuta fue elegida como su capital. El ferrocarril siguió funcionando y vivió su momento de mayor actividad en la década de 1920. Sin embargo en la década de 1930 empezó a decaer. La línea de la frontera dejó de funcionar en 1933. Tres años después lo hizo la línea del sur. La del norte sobrevivió hasta 1960 cuando detuvo sus actividades definitivamente. El ferrocarril había dejado de ser el transporte preferido para la actividad comercial y fue reemplazado por los automóviles y camiones que aprovecharon el mejoramiento de las vías y el bajo costo de la gasolina. Desde entonces éste había sido el medio predominante, desplazando la tradicional ruta fluvial por el río Zulia y el ferrocarril que dependía de ella”¹⁴¹

En 1930, un año después de la entrega de la obra y puesta al servicio público la línea del ferrocarril de Cúcuta que unía esta ciudad con la estación de El Diamante, según los datos emitidos por el Superintendente, el señor Ciro Caballero, el producto o las ganancias habían sido muy inferiores a los costos. Las obras y los continuos gastos que reclamaba el ferrocarril para su entera finalización superaban en más del doble al producto bruto. A este

¹⁴¹ Gamboa M., Jorge Augusto “Cúcuta, ciudad comercial y fronteriza” Revista Credencial Historia. Ed. 234 Bogotá, 2008. Pág 15

factor se le sumaba la competencia de la red de buses que empezaron a cubrir el trayecto entre la ciudad de Cúcuta y Pamplona, distancia que desde la Estación del Diamante era de tan sólo 35 km, pero que correspondía justamente al trayecto ferroviario inconcluso debido como de costumbre a la falta de fondos para dar término a esta obra.

Otro de los motivos por el cual el ferrocarril desapareció se puede encontrar en la baja estrepitosa de los precios del café, principal producto de exportación de la región. La prosperidad que se había registrado en la comercialización del mismo se veía afectada por los conflictos bélicos del país como “La Guerra de los Mil Días”, que impactaron gravemente a la región santandereana que vio entorpecidas sus funciones exportadoras; adicionalmente, la puesta en marcha del funcionamiento del ferrocarril del Táchira en 1896, sólo hasta 1926 hizo el empalme con el ferrocarril de Cúcuta, por lo que ya otros puertos como es el caso de los puertos de Barranquilla y Buenaventura se habían aventajado al consagrarse como los principales receptores de la producción cafetera del país, restándole importancia y volumen de mercado al ferrocarril de Cúcuta.¹⁴²

Finalmente la línea del ferrocarril de Cúcuta que más permanencia tuvo en el tiempo fue la del Norte, activa hasta 1960 época en que ya las otras líneas habían dejado de funcionar ya que no eran rentables. Las empresas liquidaron las compañías y a partir de ese momento migraron al negocio de la construcción y adaptación de las vías carretables.

Otro aspecto para puntualizar es que el Departamento de Santander a pesar de los cambios de gobierno, cancelación de contratos, guerras civiles y demás conflictos que en su momento hicieron frenar las obras del ferrocarril, fueron comparativamente con el resto de vías férreas construidas a lo largo del territorio nacional, las más rápidas, realizadas con ingeniería enteramente colombiana y en estrecha colaboración del Departamento con las empresas privadas, sin olvidar por supuesto, que gracias a los esfuerzos comerciales y diplomáticos adelantados entre Colombia y Venezuela, fue posible construir una línea que comunicara a estos dos países vecinos.¹⁴³

¹⁴² Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845-1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975. Pp 281-282

¹⁴³ Tomado de: <http://www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio1998/10202.htm>, consultado el 1 de abril de 2010. 5:08 pm.

Fue más importante la función del ferrocarril en cuanto a medio de transporte masivo de carga que de pasajeros, ya que le permitió a la ciudad de Cúcuta una vía rápida de comunicación con el Lago de Maracaibo por medio del Puerto de Encontrados en Venezuela. Mientras el ferrocarril se mantuvo activo, recibió todo el café que se producía localmente e internamente en el país para continuar su curso hacia el exterior. Por la vía férrea de Cúcuta, llegaron a ser transportadas unas 200.000 cargas de café y 150.000 de cacao aproximadamente, hacia Estados Unidos y Europa partiendo hacia el Zulia desde la Estación central de Cúcuta.¹⁴⁴

¹⁴⁴ Medina, Luis A. *Cita Histórica*. Tomo I. Talleres litográficos Andaqui Impresores LTDA. Bogotá, 1977. Pág. 94.

CONCLUSIONES

Los ferrocarriles en Colombia fueron una empresa que no obstante ser costosa y fugaz le dieron un aire de progreso a la nación. El desarrollo de los ferrocarriles y en particular el de la región nororiental de Colombia, fueron la expresión de cambios socioeconómicos promovidos por el desarrollo de la agricultura comercial, especialmente la del café.

Las vías por donde pasaba el tren, favorecieron el surgimiento de poblados que transformaron esas tierras baldías en cultivos que no solo aprovecharon la economía nacional, sino que además sirvieron de base a una verdadera reforma agraria que benefició a miles de obreros y trabajadores del campo; de otra parte, las vías ferroviarias redistribuyeron la población en las aldeas fundadas a las veras de los caminos.

El proceso de colonización se caracterizó por contar con la activa colaboración de inmigrantes extranjeros, quienes además de desempeñarse como trabajadores, fueron los responsables de introducir al país las técnicas vanguardistas en construcción de macro proyectos ingenieriles; si bien éstos la mayoría de las veces participaron motivados por las oportunidades de riqueza y provecho que Colombia ofrecía, sin duda alguna fueron los grandes visionarios y propulsores del progreso y de la modernidad a nivel nacional y regional. En el caso particular de la región santandereana, la influencia extranjera representó mucho más que una relevante fuente generadora de empleo, significó además para aquellos poblados apartados de la capital y de los demás núcleos urbanos existentes la posibilidad de acercarse al “resto del mundo”, dando a conocer sus productos y la pujanza de su tierra y de su gente.

La falta de recursos fue la constante que caracterizó la época de construcción de ferrocarriles en nuestro país. El Estado puso en evidencia no sólo su incapacidad financiera para sostener la prometedora empresa, sino su visión cortoplacista en materia de planeación; la desmesurada dependencia económica de Colombia frente a los empréstitos de capital privado y extranjero, sometió al país a una falta grave de control sobre los respectivos proyectos de infraestructura y en consecuencia a la imposibilidad de hacer valer los compromisos pactados.

No obstante lo anterior, el caso de la “*Línea del Norte*” del ferrocarril de Cúcuta constituye el más claro ejemplo de la capacidad colombiana en construir un sistema férreo intermunicipal con salida internacional, sin necesidad de recurrir ni a capital ni a personal capacitado proveniente del exterior y en plena observancia de los términos estipulados en los contratos suscritos entre el Estado y la compañía empresaria del Camino carretero de San Buenaventura.

El sistema ferroviario que funcionó en el nororiente colombiano permitió la sostenibilidad del desarrollo comercial de la región, hecho que se evidencia a partir del año 1850. La ampliación de fronteras cultivadas, la llegada de inmigrantes y el comercio activo fueron entre otros factores aquellos que propiciaron la consolidación de importantes centros urbanos como Cúcuta y Bucaramanga.

A pesar de los sacrificios sostenidos por la nación y por las compañías contratistas por consolidar un sistema nacional ferroviario, es necesario reconocer entre muchos otros factores, que la inexperiencia y la falta de visión integral por parte de políticos y dirigentes sobre la urgencia de dar respuesta a las necesidades del transporte masivo de carga y pasajeros, impusieron límites al potencial comercial y agroexportador del país; en efecto, el proyecto ferroviario fue concebido como una serie de trayectos independientes que conectaba el lugar de origen de las mercancías con su lugar de destino, subestimando la importancia de vincular entre sí los diferentes núcleos urbanos, de producción y comercio.

Los ferrocarriles nacionales fueron una empresa que le costaron mucho dinero y esfuerzo a la nación, y si bien las distintas líneas construidas cumplieron temporalmente con su propósito llegando incluso a ser relativamente rentables, lo cierto es que la suma de los elementos hasta aquí mencionados condujo al Estado, salvo en casos muy específicos, al total y completo abandono de las mismas. Sólo los rieles oxidados, sometidos por el tiempo y la maleza y, las antiguas estaciones convertidas hoy en monumentos históricos de pueblos y ciudades nos recuerdan hoy lo que alguna vez fue el sonido del tren.

ANEXOS

Cuadro 5. Ferrocarriles colombianos. Fecha de construcción, propietarios, costo promedio/ por segmentos

Tramo	km	Año de construcción	Km/año	Propietario inicial	Propietario final	Costo de construcción
PANAMÁ	80	1850-1855	16.0	Privado	Privado	92.200
GIRARDOT hasta Apulo	39	1882-1889	5.6	Nación	Nación	23.076
GIRARDOT. Apulo hasta Facatativá	93	1899-1910	4.42	Privado	Nación desde 1922	184.480
LA SABANA. Bogotá a Facatativá	40	1882-1889	5.7	Dpto.-privado	Departamento-Nación	23.324
CUNDINAMARCA Facatativá	157	1923-1936	12.1	Dpto.-privado	Nación	NA
SUR. Sibaté	30	1896-1903	4.3	Privado	Nación desde 1913	22.770
SUR San Miguel hasta Tequendama	20.5	1913-1929	1.3	Nación	Nación	35.505
NORTE Bogotá a Zipaquirá	47	1884-1898	3.3	Privado	Nación desde 1925	106.850
NORTE Zipaquirá a Nemocón	15	1905-1907	7.5	Privado	Nación desde 1925	72.333
NORTE Nemocón a Barbosa	163	1913-1943	5.5	Nación	Nación	NA

PUERTO WILCHES 20 Km	20	1877-1920	2.2		Nación desde 1920	206.690
PUERTO WILCHES 110 Km	110	1920-1941	5.2	Nación	Nación	NA
ANTIOQUIA secció nus	118	1880-1910	3.9	Departamento	Nación desde 1961	21.122
ANTIOQUIA Porce hasta La Quebra	75	1914-1928	18.0	Departamento	Nación desde 1961	NA
ANTIOQUIA Medell n a Amagá	58	1911-1917	10.0	Privado-Dpto	Nación desde 1961	34.800
ANTIOQUIA Medell n a la Pintada	86	1924-1933	9.6	Departamento	Nación desde 1961	34.800
PACÍFICO km27 (Cisneros)	27	1878-1885	3.85	Nación	Nación	65.958
PACIFICO siguiente 27 km	28	1885-1907	1.2	Privado	Nación	108.827
PACÍFICO FF del Pacífico	118	1905-1912	16.8	Privado	Nación	40.130
PACÍFICO. Gobiern Suarez. Hasta Cali	72	1919-1921	24.0	Nación	Nación	25.700
PACÍFICO. Nacederos Armenia	56	1925-1929	14	Nación	Nación	56.613
PACÍFICO. Administración	552	1921-1941	37.3	Nación	Nación	NA

Nacional						
CALDAS. Manizales Cartago	117	1915-1927	10.0	Departamento	Nación	NA
NARIÑO. Tumaco a Diviso	111	1925-1929	27.7	Nación	Nación	21.000
TOLIMA. Girardot a Ibagué	76	1897-1921	3.0	Departamento	Nación	NA
Tolima. Ambalema a Buenos Aires	65	1919-1931	5.0	Departamento	Nación	NA
TOLIMA. Espinal a Neiva	160	1919-1938	8.0	Nación	Nación	NA
BOLÍVAR. Barranquilla Pt Colombia	28	1869-1882	2.1	Privado	Nación desde 1932	27.272
CÚCUTA. Puerto Villamizar	55	1878-1888	5.0	Privado	Nación desde 1946	40.593
CÚCUTA. Puerto Villamizar a Puente Unión	7	1923	7.0	Privado	Nación desde 1946	NA
CÚCUTA a la frontera oriental	16	1895-1897	16.2	Privado	Nación desde 1932	20.132
CÚCUTA a La Esmeralda	21	1921-1923	4.8	Privado	Nación desde 1946	NA
CÚCUTA. La Esmeralda al	21	1923-1929	3.5	Nación	Nación	80.335

Diamante						
CARTAGENA a Calamar	105	1889-1894	26	Privado	Nación desde 1939	6.375
SANTA MARTA a Ciénaga	43	1882-1887	8.6	Privado	Nación desde 1934	18.661
SANTA MARTA. Ciénaga a Fundación	52	1887-1906	6.1	Privado	Nación desde 1934	8.180
SANTA MARTA Ramales	100	1925	NA	Privado	Nación desde 1934	NA
LA DORADA. Arrancaplumas a Yeguas	33	1883-1884	16.5	Privado	Nación desde 1956	30.000
LA DORADA. Honda a Ambalema	78	1905-1907	39	Privado	Nación desde 1966	22.430
NORDESTE. Bogotá a Sogamoso	253	1924-1931	36	Privado	Nación desde 1933	62.840
ATLÁNTICO	672	1953-1961		Nación	Nación	NA
TOTAL KILÓMETROS CONSTRUIDOS	4.011					1.032.551

Fuente: Pérez Ángel Gustavo. *Nos dejó el tren la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo.*

FERROCARRIL DE CUCUTA.

SERVICIO DE TRENES.

Desde el Domingo 23 del corriente regirá este

ITINERARIO:

LINEA A PUERTO VILLAMIZAR.

Tren 1 ° saldrá de Cúcuta á las 9 A. M.

Tren 2 ° saldrá de Puerto Villamizar á la 1½ P. M.

EN LOS DIAS MARTES Y VIERNES HABRA ADEMAS:

Tren 3 ° saldrá de Cúcuta á las 6 A. M.

Tren 4 ° saldrá de Puerto Villamizar á las 10 A. M.

LINEA A LA FRONTERA.

Tren 5 ° saldrá de Rosetal á las 6 A. M.

Tren 6 ° saldrá de la Frontera á las 7 A. M.

Tren 7 ° saldrá de Rosetal á las 4 P. M.

Tren 8 ° saldrá de la Frontera á las 5 P. M.

Cúcuta, Junio 20 de 1907.

EL INSPECTOR,

Elias Castillo.

Ferrocarril de Cúcuta

Estaciones y Paraderos

(Cont.)

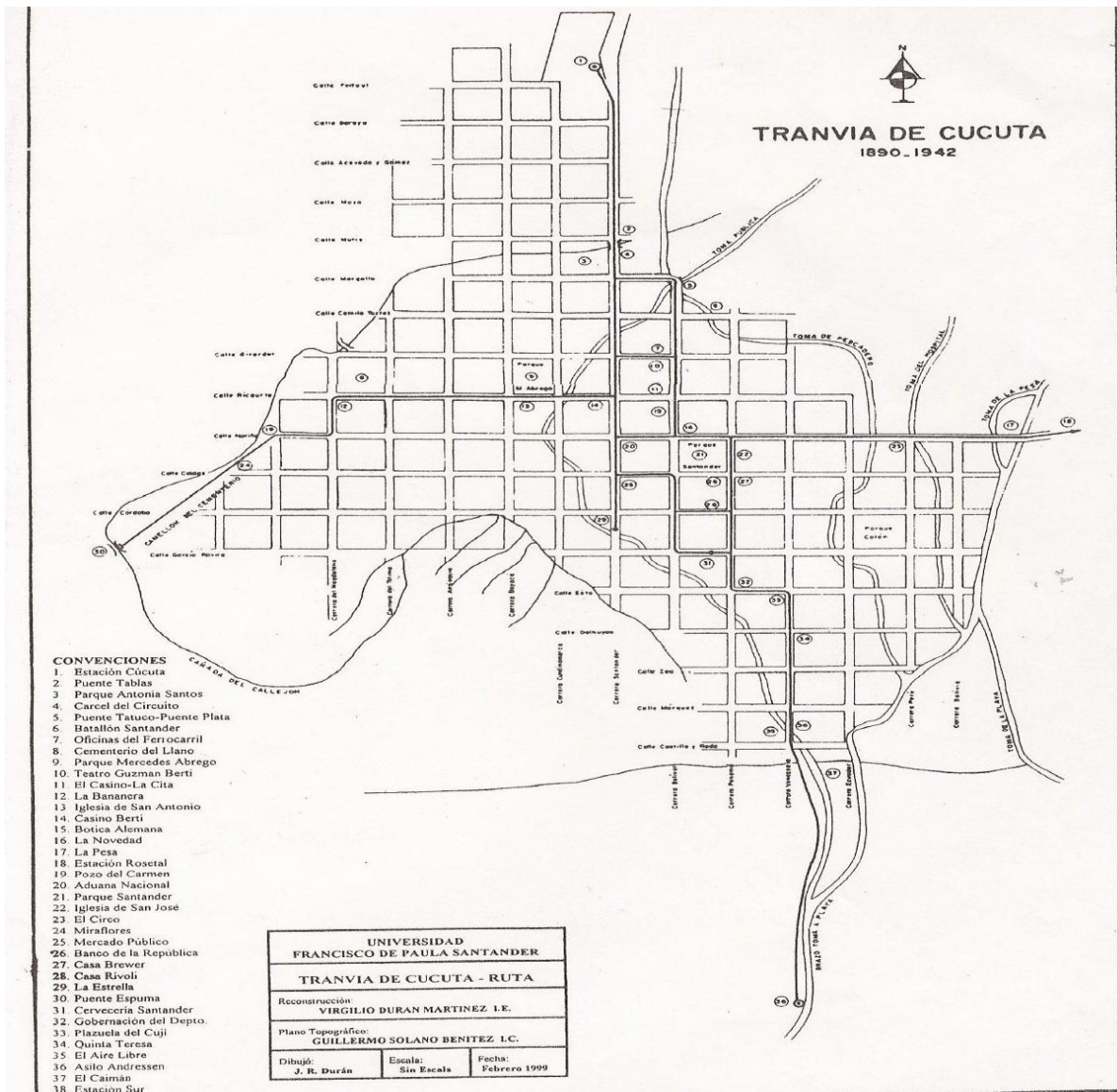
Paradero	Kilómetros
Paradero Blancito	11.7.325
" Maguayales	"
" Tabillales	"
Estación Guayabal	"
" Aguablanca	35.600
" Nipaya	31.400
" Arrosa	29.700
" El Edin	25
" Moviento	18
" La Jara	12.600
" La Jabililla	7.200
" Puerto Villanizar	0
<u>Ferrocarril Frontera</u>	
Estación Rosetal	Kilómetros 0
" Sampsonita	2.500
" Escobal	4.700
" Bacani	6.900
" Somitas	11
" Rosario	14.250
" Frontera	16.250

Tranvía

Esta línea férrea que empieza al norte de la Estación Cúcuta, recorre algunas calles de la ciudad al Sur y al Oriente; mide: K. 3.200; empalma con el Ferrocarril Frontera en la Estación Rosetal.

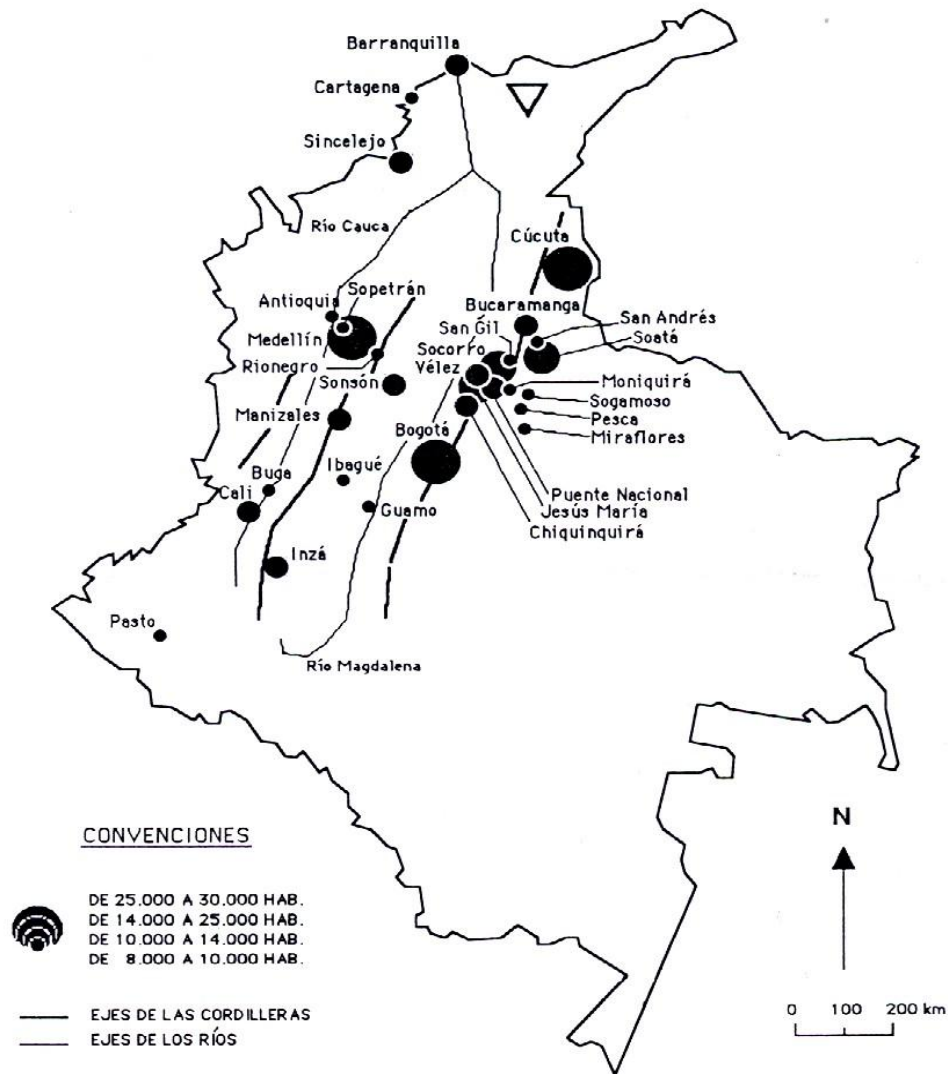
Personal

Junta Directiva compuesta de Presidentes, 1.º y 2.º Vicepresidentes, 2.º y 3.º miembros principales y 5 suplentes.



Fuente: Durán Martínez. *El Tranvía de Cúcuta*. 1999

PRIMACÍA URBANA EN 1870



Fuente: Base de datos "Historia Municipal". Fundación de Estudios Históricos Misión Colombia.

Tomado de: Zambrano, Fabio y Bernard, Oliver. "Ciudad y territorio. El proceso de poblamiento en Colombia." Ed. Tercer Mundo editores. Bogotá, 1993. Pág. 93.

Carta del General Virgilio Barco Martínez al presidente de la República Marco Fidel Suárez en vista a la construcción del cuarto trayecto del ferrocarril de Cúcuta:

*“República de Colombia
Nacionales*

Telégrafos

Cúcuta, 24 de julio de 1919

Señor: Marco Fidel Suárez

Pase ahora al consejo de Ministros.

Excelencia: Dícenme de Nueva York Capital necesaria para ferrocarril de Calamar a Tamalameque, Cúcuta, Bogotá está suscrito.

Deseo conocer estado de ánimo del Gobierno respecto a éste negocio, o parte de él, para trasladarme a esa capital, perfeccionar contrato y construir depósito efectivo como garantía de seriedad operación.

Obtenido esto seguiré Nueva York, construir legalmente sindicato con banquero suscritores capital y proceder inmediatamente trabajo. Nuestra compañía “Colombiana Petroleum Company Nueva York”, ante dificultades Venezuela, ayuda poderosamente para pronta realización obra grandeza de progreso Nacional, que a la vez dará trabajo para emplear energías Pueblo Santander, será fuerza efectiva que estrechará Unidad nacional.

Nuestro estado financiero, sólo puede corregirse con grandes empresas que traigan capital al País. Excelentísimo:

Nuestro adecto servidor.

Virgilio Barco”

Fuente: Archivo General de la Nación. Bogotá- Colombia. Sección fondo nacional de ferrocarriles. Tomo 353, folio 217-218. 1919

Contestación a la correspondencia enviada por el ingeniero Virgilio Barco:

“Excelentísimo señor Presidente de la República y demás honorables miembros del Consejo de ministros presentes.

Procedo a rendiros el informe relacionado con el telegrama que el Doctor Virgilio Barco dirige de Cúcuta al excelentísimo señor Presidente de la República y en el cual propone al Gobierno la celebración de un contrato para construir un ferrocarril de Calamar a Tamalameque y de Cúcuta a Bogotá, con capital suscrito en la ciudad de New York. Al mismo tiempo desea conocer el Doctor Barco el estado de ánimo en que se encuentra el Poder Ejecutivo respecto a este negocio, a fin de trasladarse a esta capital a perfeccionar el contrato, construir el depósito efectivo como garantía de la seriedad de la operación y seguir luego a New York con el objetivo de formar el respectivo sindicato con banqueros de aquella capital.

Teniendo en cuenta la respetabilidad del proponente, su reconocido patriotismo y la importancia de las empresas que acomete, es lógico suponer que la propuesta que ahora presenta tiene caracteres de seriedad y está respaldada por un sindicato que dispone de recursos suficientes para construir el ferrocarril indicado en buenas condiciones para la Nación.

Por lo tanto, me permito proponeros el siguiente proyecto de resolución:

“Contéstese al Doctor Virgilio Barco que el Gobierno, teniendo en cuenta su respetabilidad y reconocido patriotismo y la capacidad financiera del sindicato con que esté respaldada su propuesta, está dispuesto a discutir las bases del contrato sobre construcción del ferrocarril a que él se refiere en su atento telegrama de 24 de febrero del corriente año, dirigido al Excelentísimo señor Presidente de la República”.

Vuestra comisión

Consejo de Ministros. Bogotá marzo 3 de 1919

Fuente: Archivo General de la Nación. Bogotá- Colombia. Sección fondo nacional de ferrocarriles. Tomo 353, folio 219-220. 1919

GALERIA DE FOTOGRAFÍAS



Fuente: José Eustorgio Colmenares. *Monografía Ilustrada de San José de Cúcuta*.
Estación Cúcuta



Fotografía de Libardo Jurado. *Archivo Municipal* de Cúcuta.



Fotografía de Libardo Jurado. *Monumento del ferrocarril*. Terminal de transportes. Cúcuta



Fotografía de Libardo Jurado. *Río Pamplonita*. Cúcuta



Fuente: Archivo Municipal de Cúcuta. Fotografía: Libardo Jur

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES PRIMARIAS

- Archivo de ferrocarriles nacionales. “*Ferrocarril empresa CISPATA 1801-costas marítimas 1913 Cúcuta- Pamplona*”. Fondo histórico. Tomo 351, libro 2052. Bogotá, 1906. Archivo de ferrocarriles nacionales. “Pedidos Ferrocarril de Cúcuta. comercial de pedidos” Fondo histórico. Tomo 15. Bogotá 1926.
- Archivo de ferrocarriles nacionales. “*Pedidos Ferrocarril de Cúcuta*” Fondo histórico. Tomo 16, libro 937. Bogotá 1926-28.
- Archivo de ferrocarriles nacionales. “*Habilitación correspondiente ferrocarril Girardot y Cúcuta*” Fondo histórico. Tomo 270, libro 1913. Bogotá, 1928.
- Archivo de ferrocarriles nacionales. “*Habilitación correspondiente ferrocarril Girardot y Cúcuta*” Fondo histórico. Tomo 270, libro 1913. Bogotá, 1928
- Archivo de ferrocarriles nacionales. “*Ferrocarril habilitación de cuentas Cúcuta-cables Cúcuta*” Fondo histórico. Tomo 276, libro 1921. Bogotá, 1925
- Archivo General de la Nación. Bogotá- Colombia. Sección fondo nacional de ferrocarriles. Tomo 353, folio 216. 1919
- Barrera Parra, Jaime. Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Ministerio de obras públicas y transportes. *Ferrocarril de Puerto Wilches*. Bogotá, 1977.
- Carta de Robert Haldane a J. D Powels, publicada en el libro de J. D Powels, Esq. *New Granada: Its Internal Resources* (London, 1863), pág. 149. Powels presidía el llamado Comité de Poseedores de Bonos Hispanoamericanos.
- Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Ministerio de obras públicas y transportes. *Ferrocarril de Puerto Wilches*. Bogotá, 1977.

- Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Ministerio de obras públicas y transportes. *Ferrocarril de Cúcuta*. Bogotá, 1977
- Great Britain, Foreign Office, Diplomatic and Consular Reports, *Report on the Trade of Colombia for the year 1889*. Number 804 of the Annual Series
- Ministerio de Fomento, Colombia, *Informe del Ministro de Fomento al Congreso de la República de Colombia en sus sesiones ordinarias de 1890* (Bogotá: Imprenta de Antonio María Silvestre, 1890)
- Ministerio de Fomento, Colombia, *Informe del Ministro de Fomento al Congreso de la República de Colombia en sus sesiones ordinarias de 1890* (Bogotá: Imprenta de Antonio María Silvestre, 1890)
- Ortega, Alfredo. *Ferrocarriles Colombianos. La última experiencia ferroviaria del país 1920-1930*. Biblioteca de historia nacional. Vol XLVII. Imprenta nacional. Bogotá, 1932.
- Ripley, William. “*Railroads rates and regulation*”. Ed. Longmans Green. New York, 1927.
- United States Congress, Senate Records. *Report on Trade Conditions in Colombia*. Escrito por Charles M. Pepper; Senate Document 152, Sixteth Congress, Its session, Vol 11

FUENTES SECUNDARIAS

- Alvear Sanín, José. *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia (1492- 2007)*. Ministerio de transporte. Bogotá, 2008
- Ángel, Rafael Eduardo. “*Historia de Cúcuta*”. Ed. Casa del duende. Cúcuta 1990.
- Arenas, Emilio. *Crónicas santandereanas. Camino de hierro. Ed. Rustica biblioteca científico- filosófica*. Bucaramanga 2010.

- Arenas, Emilio. *Siete leguas: proceso histórico del poblamiento y posicionamiento urbano en Santander*. Ed. Bucaramanga, Universidad Santo Tomás. Bucaramanga, 2006.
- Bayona Sarmiento, Manuel y Niño Sánchez Judith. *Del camino de Paturia al ferrocarril de Santander*. Ed. Universidad Industrial de Santander. Bucaramanga, 2002.
- Colmenares Ossa, José Eustorgio. *Monografía ilustrada de San José de Cúcuta*. Ed. Periódico La Opinión. Cúcuta, 2002
- De Dios Arias, Juan. “*Historia santandereana*”. Ed. Gómez & Páez. Bucaramanga, 1947.
- Durán Martínez. El tranvía de Cúcuta. Cúcuta, 1999. (archivo de imagen)
- Escobar Muriel, Oswaldo. “...y el tren legó a Bogotá. *Conexión férrea Río Magdalena- Bogotá 1870- 1909*”. Ed Apidama. Bogotá, 2008.
- Febres-Cordero, Luis. *Del antiguo Cúcuta. Datos y apuntamientos para su historia*. Ed. Banco Popular. Bogotá 1975.
- Gamboa M., Jorge Augusto “*Cúcuta, ciudad comercial y fronteriza*” Revista Credencial Historia. Ed. 234 Bogotá, 2008.
- García Herreros, Antonio. *Monografía de Cúcuta 250 años*. Cúcuta 1983.
- Gómez Rodríguez, Ramiro. *Socorro, cuna de libertad colombiana: 1540-1819*. Bucaramanga, 1968.
- http://www.lablaa.org/blaavirtual/exhibiciones/ferrocarriles/secciones/ferrocarril_puertowilches.htm. Consultado el 3 de abril de 2010. 5:10 pm.
- <http://www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio1998/10202.htm>. consultado el 1 de abril de 2010. 5:08 pm.
- http://www.cafedecolombia.com/particulares/es/el_cafe_de_colombia/una_bonita_historia/. Consultado el 5 de diciembre de 2011. 3:58 pm.
- Jhonson, David Church. *Santander siglo XIX: cambios socioeconómicos*. Ed. Carlos Valencia Editores. Bogotá, 1984.

- Lemaitre, Eduardo. *Panamá y su separación de Colombia*. Banco popular. Bogotá, 1971.
- León, Libardo. “Bucaramanga en vísperas de dos siglos”. Ed. Contraloría General de la República. Bucaramanga, 1980
- Lleras Restrepo, Carlos. *La economía colombiana. Desde sus orígenes hasta la crisis de 1929*. Ed. Archivo Cultural. Bogotá, 1990.
- Martínez Garnica, Armando. “*Nuestro Santander*”. Ed. Vanguardia Liberal. Bogotá, 2005
- Mayor Mora, Alberto. *El tren, historia y prehistoria*. Magazín dominical “El Espectador”. Pp. 12-14, #835, mayo 1999.
- Mayor Mora, Alberto. *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Ed. El Ancora. Bogotá, 1999.
- Mc Greevey, William Paul. *Historia económica de Colombia 1845- 1930*. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975.
- Medina, Luis A. *Cita Histórica*. Tomo I. Talleres litográficos Andaqui Impresores LTDA. Bogotá, 1977
- Meléndez Sánchez, Jorge. *Cacao y río. Historia del Valle de Cúcuta, de San Fauustino de los Ríos, de Salazar de las Palmas y de la frontera Colombo-Venezolana*. Ed. Gráficas Margal. Bogotá, 1982.
- Nieto Olarte, Mauricio. 2007, *Orden natural y orden social. Ciencia y política en el semanario del Nuevo Reyno de Granada*. Madrid: C.S.I.C. [Introducción y cap. 3: “La geografía económica y la apropiación del Nuevo Reyno de Granada”, pp 17-30; 127-160]
- Olarte Carreño, Augusto. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga 1870-1941. Síntesis de una obra discontinua y costosa*. Ed. Proyecto cultural de sistemas y computadores. Bucaramanga, 2006

- Palacios, Marco. *“El café en Colombia, 1850-1970 una historia económica, social y política”*. Ed. El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos. Bogotá, 1944.
- Pérez Ángel Gustavo. *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. E. cisne color. Bogotá, 2008.
- Pérez López, Jaime. *Colombia, Venezuela, economía, política, sociedad en los siglos XIX y XX*. Cúcuta. Ed. La opinión, 2003.
- Ramos Peñuela, Aristides . *“Frontera y poblamiento. Hacendados y misioneros en el nororiente de la Nueva Granada 1700-1819”*. Cuadernos de Desarrollo Rural (54).Bogotá, 2005.
- Ramos Peñuela, Aristides. *“Bucaramanga, una ciudad republicana”* Revista Credencial Historia. Ed. 234 Bogotá, 2008.
- Ramos Peñuela, Aristides. *“Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y del Opón 1760- 1860”*. Ed. Instituto Colombiano de Cultura Hispánica. Bogotá, 2000
- Ramos Peñuela, Aristides. *Las fronteras en el proceso de configuración del espacio regional santandereano*. Archivo de Bogotá
- Rodríguez Plata, Horacio. *“La inmigración alemana al estado soberano de Santander en el siglo XIX repercusiones socio-económicas de un proceso de transculturación”*.Ed. Kelly. Bogotá, 1968
- Safford, Frank. *Aspectos del siglo XIX en Colombia*. Ed. Hombre nuevo. Medellín, Colombia, 1977.
- Safford, Frank. *El ideal de lo práctico. El desafío de formar una elite técnica y empresarial en Colombia*. Ed. El Ancora editores. Bogotá, 1989.
- Sánchez Cabra, Efraín. *Gobierno y geografía: Agustín Codazzi y la ciencia en la Nueva Granada*. Bogotá: Banco de la República, 1998.

- Sánchez González- Aguilera Mario. *Memoria de un país en guerra. Los mil días 1899- 1902*. Thomas Fischer. Capítulo 1: “*Desarrollo hacia afuera y «Revoluciones» en Colombia, 1850-1910*”. Ed. Planeta. Bogotá, 2001.
- Tirado Mejía, Álvaro. *Introducción a la historia económica de Colombia*. Ed. Lealon. Medellín, 1979.
- Zuleta Jaramillo, Luis Alberto. *¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia?* Ed. Departamento de publicaciones de la Universidad Externado de Colombia. Bogotá, 2001.