



UNIVERSIDAD DE CARTAGENA  
Fundada en 1827

FECHA		
DD	MM	AAAA
16	04	2021

1. Presentación del Trabajo (trabajo de grado, investigación o tesis)					
CÓDIGO	DOC. IDENTIDAD		APELLIDOS	NOMBRES	CORREO ELECTRONICO
	TIPO	NÚMERO			
0481310026	C.C.	1.047.408.718	VASQUEZ MATURANA	PEDRO ANDRES	PEDROVASQUEZ8925@GMAIL.COM
PROGRAMA	HISTORIA				
FACULTAD	CIENCIAS HUMANAS				
TÍTULO AL QUE OPTA	HISTORIADOR				
ASESOR	JAIRO ALVAREZ JIMENEZ				
TÍTULO DE LA OBRA: EL FERROCARRIL Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA, 1920-1930.					
PALABRAS CLAVES (MATERIAS): TRANSPORTES, FERROCARRILES, CIUDAD, EMPRESAS, COMUNICACIONES.					
2. Autorización de publicación de versión electrónica del Trabajo (Trabajo de grado, investigación o tesis).					
<p>Con esta autorización hago entrega del trabajo (investigación o tesis) y de sus anexos ( si existen), de forma digital o electrónica CD-ROM, DVD) y doy plena autorización a la Universidad de Cartagena, de forma indefinida, para que en los términos establecidos en la Ley 23 de 1982, la Ley 44 de 1993, leyes y jurisprudencia vigente al respecto, haga la publicación de éste, con fines educativos: Esta autorización, es válida sobre la obra en formato o soporte material, digital, electrónico o virtual, para usos en red, internet, intranet, biblioteca digital o cualquier formato conocido o por conocer.</p> <p>EL AUTOR, expresa que el trabajo de grado (investigación o tesis) objeto de la presente autorización, es original y la elaboró sin quebrantar ni suplantar los derechos de autor de terceros, de tal forma que el Trabajo es de su exclusiva autoría y tiene la titularidad sobre éste. En caso de queja o acción por parte de un tercero referente a los derechos de autor sobre el trabajo de grado en cuestión EL AUTOR, asumirá la responsabilidad total, y saldrá en defensa de los derechos aquí autorizados; para todos los efectos, la Universidad de Cartagena actúa como un tercero de buena fe.</p> <p>Toda persona que consulte ya sea la biblioteca o en medio electrónico podrá copiar apartes del texto <u>citando</u> siempre las fuentes, es decir el título del trabajo, autor y año.</p> <p>Esta autorización no implica renunciar a la Facultad que tengo de publicar total o parcialmente la obra. La autorización debe estar respaldada por las firmas de todos los autores del trabajo de grado.</p>					
SI AUTORIZO					
3. Firma					
Firma Autor 1			Firma Autor 2		
Firma Autor 3			Firma Autor 4		



**Universidad  
de Cartagena**  
Fundada en 1827



Acreditación Institucional de Alta Calidad  
Resolución 2583 del 26 de febrero de 2014. Ministerio de Educación Nacional

# PROGRAMA DE HISTORIA

CALIFICACIÓN DE TRABAJO DE GRADO  
EN MODALIDAD DE TESIS: **APROBADO**

*“EL FERROCARRIL Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO  
ECONÓMICO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA, 1920-1930”.*

**AUTOR:** ***PEDRO VÁSQUEZ MATURANA***

**TÍTULO:** **HISTORIADOR**

**Asesor:** JAIRO ALVAREZ JIMENEZ. Mg. \_\_\_\_\_

**Jurado:** FRANCISCO FLOREZ BOLIVAR. PhD. \_\_\_\_\_

**Cartagena. D. T y C.  
Marzo 2021**

**EL FERROCARRIL Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE  
LA CIUDAD DE CARTAGENA, 1920-1930**

TESIS DE GRADO PARA OBTENER EL TÍTULO DE HISTORIADOR

**PRESENTA**

PEDRO ANDRÉS VÁSQUEZ MATURANA

**DIRECTOR DE TESIS**

MG. JAIRO ÁLVAREZ JIMÉNEZ

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA  
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE HISTORIA

CARTAGENA DE INDIAS, FEBRERO 21 DE 2021

## TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	5-9
CAPÍTULO I	
1. EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN LA ECONOMÍA COLOMBIANA DURANTE LOS AÑOS 20-30	10-46
1.1 ANTECEDENTES	10
1.1.1 Surgimiento Sistema Ferroviario en Colombia	10-14
1.1.2 Evolución de los Ferrocarriles	14-31
1.2 LOS FERROCARRILES Y LA ECONOMÍA COLOMBIANA 1920-1930	31-34
1.3 DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES EN COLOMBIA 1920-1930	34-46
CAPÍTULO II	
EL FERROCARRIL EN LA ECONOMIA DE CARTAGENA	47-62
1.4 EL FERROCARRIL CALAMAR-CARTAGENA	49-54
1.5 EL FERROCARRIL EN LA RECUPERACION DE LA ECONOMÍA DE CARTAGENA	55-62
CAPÍTULO III	
AUGE OPERACIONAL Y DECADENCIA DEL FERROCARRIL EN CARTAGENA Y EL RESTO DEL PAIS	63-70
3.1 INICIO DE LA CRISIS FERROCARRILERA	65-66
3.2 CRISIS DE LOS FERROCARRILES AÑOS 1930	66-70
CONCLUSIÓN	70-73

**INDICE DE CUADROS**

Cuadro No. 1 Crecimiento de la Red ferroviaria, kms en uso para años seleccionados 1914, 1929, 1934	25
Cuadro No. 2 Exportaciones totales de café a través de los puestos marítimos	26
Cuadro No. 3 Producto Interno bruto y Exportaciones de Colombia, 1920-1930	32
Cuadro No.4 Vías ferroviarias de Colombia(km.) 1920-1930	37
Cuadro No. 5 Recursos de la Indemnización de E.E.U.U. invertidos en ferrocarriles	38
Cuadro No. 6 Densidad de la red ferroviaria	41
Cuadro No. 7 Desarrollo de los ferrocarriles en Colombia (1833-1944)	54
Cuadro No. 8 Principales industrias de Cartagena en 1912	57
Cuadro No. 9 Ferrocarriles y su longitud e Kilómetros (1920-1930)	58
Cuadro No. 10 Distancias de la Línea Férrea Ferrocarril Cartagena- Calamar	62

## ÍNDICE DE MAPAS

Mapa N°. 1 Plano de las líneas telegráficas en Colombia 1908	12
Mapa N°. 2 Ferrocarriles colombianos 1922	20
Mapa N°. 3 Red ferroviaria de Colombia década de 1920	36
Mapa N°. 4 Red ferroviaria a lo largo de la década de 1920	43
Mapa N°. 5 Prospecto de ferrocarriles y cables aéreos 1927	51
Mapa N°. 6 Ferrocarril Cartagena- Calamar	52

## INTRODUCCIÓN

En la década de 1920, la ciudad de Cartagena, a pesar de que el canal la interconectaba con el río Magdalena, se encontraba con problemas de sedimentación para el transporte de embarcaciones de gran calado, estaba viviendo un periodo de recuperación económica y comercial debido a la mejora en la comunicación con el interior del país, que, en gran medida, se explicaba por la buena comunicación gracias a la construcción del Ferrocarril Cartagena-Calamar facilitó con el río Magdalena, principal arteria comunicativa de Colombia para entonces unir con las poblaciones aledañas.

Este trabajo, precisamente, analiza el impacto que tuvo el funcionamiento del mencionado ferrocarril en la realidad económica de Cartagena entre 1920 y 1930. De manera particular, analiza el rol que jugó el ferrocarril Cartagena-Calamar en la recuperación del dinamismo económico y comercial para la ciudad portuaria y su conexión con el río Magdalena y establecer cada una de las ventajas del ferrocarril en el impulso del desarrollo económico para Cartagena. Muestra que, durante el período en estudio, la ciudad la mejora en su desarrollo económico y la recuperación de su dinamismo comercial como Ciudad-Puerto. Logra también un importante crecimiento demográfico contribuyendo aún más al desarrollo urbano y la producción fabril que va a ser un proceso de industrialización hacia finales de esta década y comienzos de los años 30; así como la llegada de inversionistas extranjeros. Este ferrocarril permitió la llegada a la ciudad de bienes y servicios para la población y el desarrollo industrial, y la comunicación con los municipios aledaños al Canal del Dique. También cabe destacar la comunicación con algunos barrios de la ciudad donde se puede apreciar la importancia de ser también a nivel local. Esto reconoce la importancia que tuvo el ferrocarril al prestar un servicio urbano aparte de los pequeños autobuses, automóviles y vehículos de tracción animal.

A pesar de ser un importante medio de transporte, tuvo sus dificultades en el campo operacional al momento de trasladar las mercancías hacia las embarcaciones de vapor y el tiempo que esto acarrea; este sistema de transporte era de carácter mixto (carga y pasajeros). No había locomotoras destinadas al transporte exclusivamente de pasajeros y cargas. Esto hizo que gran parte de la elite comercial cartagenera mirara de nuevo al Canal

del Dique como una de las mejores alternativas para seguir mejorando el dinamismo comercial entre Cartagena y el interior del país.

A nivel nacional, los años 20 para Colombia significaron un gran desarrollo económico enfocado en una buena conexión con el sector externo y con las zonas productivas del país donde estaba la producción cafetera y manufacturera. El país experimenta el auge de la producción cafetera dándole mayor entrada a ingresos provenientes de las exportaciones de café, la indemnización de la pérdida de Panamá, el creciente endeudamiento externo, el proceso de sustitución de importaciones y la puesta en marcha de un proceso de industrialización. Los vientos de la Revolución Industrial y la agricultura tecnificada imprimieron un nuevo ritmo a la vida de los colombianos, que poco a poco tuvieron que acostumbrarse al ruido de los automóviles, buses, aviones y algunas pequeñas industrias que funcionaron con base en maquinaria importada.<sup>1</sup>

Para 1930, se presentan dificultades en la operación del ferrocarril Cartagena-Calamar debido a la puesta en marcha de los proyectos de adecuación del canal del Dique. Pero esto, no es todo ya que la mayor parte de los problemas están asociados a las dinámicas de los ferrocarriles en el territorio nacional y las consecuencias de la crisis económica internacional de 1929. Aunque ni el ferrocarril ni la navegación por el río Magdalena perdieron importancia, el automóvil se robó el protagonismo y el Estado tuvo que asumir la responsabilidad de construir carreteras que conectaran los diferentes centros de poder del país.<sup>2</sup>

Debido a los recortes que se hicieron en el fisco nacional para disminuir un poco las inversiones en muchas obras públicas, otro punto que se debe resaltar es que durante el decenio de los 20 la deuda externa aumentó considerablemente entre 1924-1929.<sup>3</sup> Gracias a los créditos externos que obtuvo el Estado colombiano para financiar grandes obras públicas debido a que el país debía contar con adecuadas vías de comunicación ante las exigencias del

---

<sup>1</sup> *Colombia 200 años de identidad 1810-2010 Tomo III: Los Años del Ruido 1910-1960*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia/Revista Semana, agosto 16 a 23 de 2010, p.8.

<sup>2</sup> *Colombia 200 años de identidad 1810-2010 Tomo III: Los Años del Ruido 1910-1960*, p.8.

<sup>3</sup> Adolfo Meisel, Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, Cartagena, Banco de la Republica, N°34, octubre de 2014.

comercio internacional por el transporte de diversos productos para la exportación; estos tenían que transportarse a través de ríos, canales navegables, vías férreas y caminos de herradura.

Dentro del plano local el ferrocarril benefició el comercio con el interior del país y a las poblaciones ubicadas en el puerto fluvial de Calamar. Esta obra se consideraba “redentora”, y el día que se impuso el primer riel hubo un efusivo discurso del gobernador al que asistieron cerca de 150.000 personas.<sup>4</sup> Esto significaba que esta obra tenía como fin darle vida al desarrollo económico de una parte del departamento de Bolívar. Una sana rectificación se impuso con las vías férreas arteriales, aprovechando alguno de esos trazados desconectados.<sup>5</sup>

Durante la década de 1920 a 1930, la ciudad experimentaba unos cambios económicos, demográficos y urbanísticos. Esto gracias a una buena comunicación con el río Magdalena y demás municipios aledaños al Canal del Dique. La inversión de empresas extranjeras en la ciudad y la llegada de suministros necesarios para la transformación de las materias primas, entre 1921 y 1930 marcaron un superávit operacional y la actividad portuaria fue el motor del crecimiento económico de Cartagena.<sup>6</sup>

Hacia 1930, el ferrocarril representó el mismo problema que los demás ferrocarriles en el territorio nacional, como lo fue el proceso de adecuación y construcción de carreteras y redes de caminos para satisfacer la demanda del parque automotor, el contexto de la crisis económica internacional de 1929 que originó un giro en las políticas económicas de Colombia y la adecuación del Canal del Dique en el caso del departamento de Bolívar. Una vez el Estado, dueño del ferrocarril de Calamar, su primer empeño fue la rectificación de la línea; rectificación fácil y poco costosa, pues lo repetimos lo que implicó exceso de costo en la construcción fue el haber echado la línea por los cerros, por donde, precisamente, estaba contraindicado por la técnica se la echase.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Archivo Histórico de Cartagena (AHC) *Diario de la Costa*, Cartagena, 19 de enero de 1925.

<sup>5</sup> Archivo Histórico de Cartagena (AHC). “Cartagena, puerto de un gran ferrocarril”, *EL Mercurio*, Cartagena, 28 de junio de 1927.

<sup>6</sup> Adolfo Meisel Roca y María Aguilera Díaz, “Cartagena entre 1900-1950: al remolque de la economía nacional”, en *La Economía de Cartagena y los Beneficios de la Apertura*, Cartagena de Indias, Banco de la Republica, Centro de Estudios Económicos y Regionales (CEER), Cartagena, julio de 2004.

<sup>7</sup> Archivo Histórico de Cartagena (AHC), “Ferrocarril de Calamar”, *El Mercurio*, Cartagena 19 de agosto de 1927

El decenio que comienza en 1920 es un período de aceleradas transformaciones en el orden económico, impulsadas en buena parte al amparo de los acontecimientos externos favorables que logran catalizar las fuerzas económicas y sociales internas con una rapidez que hasta entonces el país no había experimentado. La "prosperidad al debe", como se llamó al auge de estos años, se vio abruptamente interrumpida por la gran crisis de 1929-1930, la cual, si bien en lo inmediato se tradujo en una paralización del aparato productivo y en una marcada inestabilidad, acabó a la postre transformando el escenario económico, social y político, e impulsando un proceso de modernización económica cuyo resultado más visible fue sin duda la industrialización.<sup>8</sup>

De ahí la importancia de la década 1920-1930, para analizar esa serie de cambios que se dieron en el territorio colombiano y se sintieron en Cartagena, especialmente en el movimiento comercial y cómo el puerto de Calamar influyó en este desarrollo, a través del ferrocarril Calamar-Cartagena. Sin embargo, en este trabajo se hace referencia a otros años que, por su influencia en este período, merecen relacionarse.

El transporte en Colombia, se ha convertido en el eje articulador en varias zonas del país, al permitir la existencia de muchos circuitos comerciales y superar todo tipo de adversidades geográficas. El ferrocarril contribuyó al dinamismo económico en muchas ciudades y algunas regiones del país, al permitir el traslado de todo tipo de mercancías y gran cantidad de personas desde las zonas apartadas, también resalta la importancia de unir a los puertos marítimos y fluviales.

Muchas ciudades experimentaron un crecimiento en su demografía, desarrollo económico y aumento del comercio con el centro y la periferia. Durante el decenio, 1920-1930 aumentó la inversión en la construcción de algunos ferrocarriles y la adecuación de su infraestructura ya que algunas líneas férreas habían sido construidas a mediados del siglo XIX. Gracias a los ingresos del país, provenientes de la venta del café, posteriormente la indemnización por la pérdida de Panamá y el aumento en el endeudamiento externo, se incrementó la construcción de obras públicas, en especial la construcción y adecuación de vías de comunicación. La revolución de los transportes introducida por el sistema ferroviario en varios países

---

<sup>8</sup> Jesús A. Bejarano. "La Economía", en *Manual de Historia de Colombia Tomo III*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1978-1980, p. 5.

industrializados, parecía ser muy costosa para un país con una topografía difícil al igual que financieramente riesgosa por la inestabilidad de la carga.<sup>9</sup>

En el Caribe colombiano se desarrollaron tres proyectos de transporte férreo para unir los puertos marítimos con el interior del país, debido a las exigencias del comercio internacional y el auge de los sistemas de transporte en América Latina. En el caso de la ciudad de Cartagena, el ferrocarril fue el eje fundamental en la recuperación de sus ingresos fiscales, su economía y el comercio con el río Magdalena para el transporte de mercancías y pasajeros.

En cuanto al ferrocarril Cartagena-Calamar, no hay que olvidar que tuvo esta década de relativo auge. Si bien el comercio de Cartagena aumentó como resultado de una mejor conexión con el río, este ferrocarril nunca tuvo la rentabilidad del ferrocarril de Bolívar, que unía a Barranquilla con el muelle de Puerto Colombia.<sup>10</sup> En realidad, este medio de transporte contribuyó con el crecimiento de muchas ciudades, aunque hacia 1930, la política en materia de obras públicas se enfocó más a la construcción y adecuación de las carreteras y caminos, para satisfacer la creciente demanda del parque automotor. Desde 1929 el sector del transporte sufrió enormemente con los primeros sistemas de la Depresión, ya que las inversiones que adelantaba el gobierno de ampliar la red de transporte se interrumpieron abruptamente.<sup>11</sup>

En términos metodológicos, dentro de este trabajo se utilizó un conjunto de fuentes secundarias de distintos estudiosos en historia económica de carácter nacional y local en libros, revistas y artículos académicos. Con relación a la fuente primaria se ha trabajado artículos de prensa en Cartagena y también a nivel internacional que corresponden al espacio y el tiempo en que se está desarrollando dicho trabajo de acuerdo a la década que es objeto de estudio.

---

<sup>9</sup>José Alberto Pérez Toro, “La experiencia ferroviaria” en *Economía cafetera y desarrollo económico en Colombia*, Bogotá, Universidad Jorge Tadeo Lozano Facultad de Ciencias Sociales Programa de Relaciones Internacionales, 2013, p.149.

<sup>10</sup> Eduardo Posada Carbó, *El Caribe colombiano. Una Historia Regional (1870-1950)*, Banco de la Republica/El Ancora Editores, 1998, p.p 293-300.

<sup>11</sup> J. A. Pérez, *Economía cafetera y desarrollo económico en Colombia*, p,170.

## CAPÍTULO I

### 1. EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN LA ECONOMÍA COLOMBIANA DURANTE LOS AÑOS 20 Y 30

#### 1.1 ANTECEDENTES

##### 1.1.1 Surgimiento del sistema ferroviario en Colombia

A principios del siglo XX, el país, después de un largo periodo de continuas guerras civiles en el siglo XIX que dejaron a un país en ruinas y vías de comunicación en condiciones inapropiadas, estaba experimentando un conjunto de transformaciones de tipo económico, político y social.

En cuanto a las redes de servicios públicos existían en algunos sectores de las ciudades: acueducto, alcantarillado, alumbrado público, electricidad y redes telegráficas. Uno de los factores determinantes que más se presentó en la economía colombiana tiene que ver con los medios de transporte: buques de vapor, caminos de herradura, la construcción de carreteras debía estar acordes con la demanda del relativo crecimiento del parque automotor. Y como tema esencial también encontramos los ferrocarriles.

Desde tiempos muy antiguos los caminos y las vías de comunicación de nuestro país eran bastante deficientes y su recorrido equivalía prácticamente a una tortura.<sup>12</sup> De ahí que las dificultades topográficas, las condiciones físicas de los caminos y las largas jornadas que debían realizarse para recorrerlos, hicieron pensar a los colombianos que el ferrocarril, que había aparecido en Inglaterra en 1830 en la línea Manchester-Liverpool, sería la solución definitiva a todos aquellos problemas y permitiría de dicha manera un mayor desarrollo e integración del país.<sup>13</sup>

Se puede apreciar en la siguiente página un mapa de a principio del siglo XX el panorama de las comunicaciones en Colombia que eran consideradas obras publicas de vital importancia

---

<sup>12</sup>Magdalena Jiménez, vías de comunicación desde el virreinato hasta la aparición de la navegación a vapor por el Magdalena”, en *Historia Crítica* n.º2, Bogotá, Universidad de los Andes/ Facultad de Ciencias Sociales, 1989, p. 125.

<sup>13</sup> M. Jiménez, “vías de comunicación desde el virreinato hasta la aparición de la navegación a vapor por el Magdalena”, p. 125.

para el país como son la puesta en marcha del sistema de cable submarino, las líneas del telégrafo que se estaba dando una cobertura y los ferrocarriles en algunas zonas de vital importancia entre esos están en Cartagena. Aunque ya esto venía con un tendido limitado desde finales del siglo XIX. El telégrafo ha recibido gran incremento, y es rara, en este tiempo, la población de alguna importancia que no esté en comunicación con las demás.<sup>14</sup>

Pero el avance de las comunicaciones a principios del siglo XX contribuyó a integrar algunos poblados que de alguna forma estaban aislados. Y el ferrocarril entre Cartagena y el puerto de Calamar, a orillas del río Magdalena que mide 105 kilómetros de extensión prestaba un servicio regular.<sup>15</sup> Las principales poblaciones del departamento estaban en comunicación con la capital, por medio del telégrafo.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> José P. Urueta y Eduardo G. de Piñeres (Ed),” Capítulo I Republica de Colombia”, en *Cartagena y sus Cercanías: guía descriptiva de la capital del departamento de Bolívar*, 2°Ed, Cartagena, Tipografía de vapor “Mogollón”, 1912, p10.

<sup>15</sup> J. P. Urueta,” Capítulo I Republica de Colombia”, p.14.

<sup>16</sup> J. P. Urueta,” Capítulo I Republica de Colombia”, p.14

# MAPA No 1



© ARCHIVO GENERAL DE LA NACION - Colombia  
 Sección: Mapas y Planos, Mapoteca 6 Ref: 219

Fuente: Archivo General de la Nación (Bogotá, Colombia) (AGN), Sección Mapas y Planos (SMP), fondo Mapoteca, Ref. 219, Colombia: líneas telegráficas, 1908.

La revolución del transporte en Colombia alcanza su mayor dinamismo en la segunda mitad del siglo XIX con la construcción de los ferrocarriles, que tuvieron como principal función conectar los centros de producción con el sistema fluvial.<sup>17</sup> En este sector del transporte, el gobierno nacional cedió numerosas inversiones para la ampliación de la red ferroviaria en los principales centros de producción agrícola y fabril en algunos departamentos y su conexión con el río Magdalena, los puertos marítimos y algunas zonas apartadas del centro de las ciudades.

La prioridad que Colombia le da a la construcción de una primera etapa del ferrocarril toma forma en 1836, cuando el Congreso de esta época post- grancolombiana expide una ley sobre ferrocarriles donde se concedían privilegios y regalías especiales a personas naturales o jurídicas que construyeran y explotaran un camino de rieles entre la ciudad de Panamá y el punto de terminación de la zona navegable del río Chagres, comunicando así los dos océanos. Este proyecto se hizo realidad en 1850, cuando, con el apoyo de la Ley del 4 de julio del mismo año, se contrata la construcción del llamado “Ferrocarril de Panamá”, primera obra de este género que se construyó y se dio al servicio en Colombia (1855), y una de las primeras en Latinoamérica.<sup>18</sup>

Bajo el esquema federativo que imperó desde 1858 hasta la promulgación de la Constitución de 1886, la infraestructura ferroviaria creció obedeciendo a los intereses individuales de cada Estado, que tenían en común la necesidad de encontrar vías de comunicación con el mundo para fortalecer su comercio exterior. Con este fin se desarrollaron dos estrategias: unir directamente los centros de poder con los puertos marítimos más cercanos casos de Pasto con Tumaco, Barranquilla y Puerto Colombia, Cartagena y Calamar, etc. o conectarse, a través de una red multimodal, con los puertos fluviales en las zonas navegables de los ríos importantes del país principalmente el Magdalena.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup>José Wilson Márquez Estrada, “Modernización sobre Rieles. El Ferrocarril de Barranquilla y el Tranvía Eléctrico de Medellín. Dos Obras de Gran Impacto en el Proceso de Construcción de Ciudad: 1870-1955”, en *MEMORIAS Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano Año 8, N°15*, Barranquilla, noviembre 2011 p.129.

<sup>18</sup> Carlos Eduardo Nieto. “El inicio”, en *El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país, Apuntes 24* (1), 62-75, 2011, p.66.

<sup>19</sup> C. E. Nieto, *El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país*, p.62.

Dentro de esta lógica, el río Magdalena revalida su importancia histórica como eje de penetración en el esquema colonial y ve una serie de grandes cambios en su recorrido: la aparición de la navegación a vapor, iniciada en 1824 por Juan Fernando Elbers, la circulación de planchones de carga y, obviamente, la aparición de nuevos puertos que respondían a esa lógica de manejo del territorio: Puerto Berrío, Puerto Wilches, Girardot, etc.<sup>20</sup>

En medio de este ambiente, se gestionan diferentes proyectos de concesión, contratos directos con entidades internacionales o mixtas, o ejecuciones directas de los estados para llevar a cabo la estrategia de comunicación con el resto del país y con el mundo<sup>21</sup>.

Así, entre 1866 y 1885, se inician proyectos vitales como el del Ferrocarril de Antioquia, que unió a Medellín con el Magdalena; el Ferrocarril de Girardot, como respuesta a la necesidad de unir Bogotá con el río; el Ferrocarril del Norte, que buscaba unir Bogotá con los estados de Boyacá y Santander, llegando al Magdalena por el río Carare; el Ferrocarril de Puerto Wilches, para darle salida al Magdalena a Bucaramanga y Cúcuta; y el del Pacífico, para unir el Valle del Cauca con el puerto de Buenaventura. Adicionalmente, se inician los proyectos del Ferrocarril de Santa Marta, del Ferrocarril de La Dorada, del Ferrocarril de Cúcuta, con sus cuatro líneas y del Ferrocarril de la Sabana y Cundinamarca.<sup>22</sup>

Bajo este esquema, el Ferrocarril de Bolívar, llamado así por ser gestionado por el entonces Estado de Bolívar, fue el primero en construirse y darse al servicio, proyectado para fortalecer a Barranquilla como puerto fluvial de interconexión, Para mayor eficiencia de las operaciones comerciales, se construyó adicionalmente un muelle que entra aproximadamente 1 km al mar proyectado inicialmente en madera, hasta donde llegaban los trenes para el cargue y descargue de embarcaciones de alto bordo<sup>23</sup>.

### **1.1.2 Evolución de los ferrocarriles 1920-1930**

Durante la década de 1920-1930, después del contexto internacional de Primera Guerra Mundial, el país estaba experimentando la llamada bonanza cafetera; razón por la cual hizo que el Estado recibiera numerosos ingresos que fueron destinados en parte a las obras

---

<sup>20</sup> C. E. Nieto, *El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país*, p.62.

<sup>21</sup> C. E. Nieto. *El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país*, p. 66.

<sup>22</sup> C. E. Nieto. *El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país*, p. 66.

<sup>23</sup> C. E. Nieto. *El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país*, pp. 66-67.

publicas en especial a la adecuación de las vías férreas ya existentes y la puesta en marcha de las que estaban proyectadas. Esto debido a las exigencias del comercio internacional en poseer una infraestructura adecuada y bajos costos en el transporte de mercancías. Aún había, sin embargo, algunos problemas por resolver.<sup>24</sup>

El primero era el de las vías de comunicación, que no sólo eran insuficientes, sino que hasta entonces habían sido orientadas exclusivamente en función de la actividad exportadora, ligando los puertos de embarque marítimo o fluvial con los centros productores lo cual hacía que la red de comunicaciones, especialmente la de ferrocarriles, fuera inadecuada para una economía que, en adelante, aspiraba a apoyarse sobre el mercado interno.<sup>25</sup> Además, la construcción de fábricas estaba destinada a crear productos manufactureros y necesarios para satisfacer las demandas de las grandes ciudades de determinados productos en la población.<sup>26</sup>

Pero en las primeras décadas del siglo XX, el país amplió sus redes de caminos de herradura debido a que se usaba los vehículos de tracción animal (burros, caballos y mulas) y carretas; en las zonas donde no llegaban los automóviles y los ferrocarriles. Algunos de estos caminos se denominaban caminos reales heredados de la Colonia, los cuales le iniciaron una serie de readecuaciones para el tránsito de todo tipo de mercancías y bienes de consumo. Estos caminos pasaron a llamarse caminos nacionales para el transporte de estas desde los centros de producción fabril y agrícola hasta llegar a algún puerto fluvial.

El transporte fluvial fue importante con la navegación a vapor ya que esta existía también para el transporte de mercancías y personas a las ciudades ribereñas del río Magdalena. En especial las del interior del país en las regiones costeñas vecinas a Cartagena, Mompox y Santa Marta.<sup>27</sup> Estas cuatro regiones se encontraban relativamente aisladas entre sí, separadas por grandes extensiones de selva o poblamiento muy disperso, cruzados por caminos muy difíciles de transitar.<sup>28</sup> Por lo tanto, el río Magdalena también representó una de las importantes vías de comunicación cuando los caminos eran intransitables. O en su defecto,

---

<sup>24</sup> J. A. Bejarano, "La Economía", p. 35.

<sup>25</sup> J. A. Bejarano, "La Economía", p.35.

<sup>26</sup> J. A. Bejarano, "La Economía", p.35.

<sup>27</sup> Jorge Orlando Melo, "Las vicisitudes del modelo liberal (1850-1899)", en José Antonio Ocampo (comp). *Historia Económica de Colombia*, Bogotá, Editorial Planeta Colombia/Fedesarrollo, 2007. p.143.

<sup>28</sup> J. O. Melo, "Las vicisitudes del modelo liberal (1850-1899)". p.143.

escasos, debido al poblamiento parcial en algunas regiones, aunque también tenían dificultades en el verano y la sedimentación en otras zonas del río que irrumpían la libre navegación por este; la llegada de los vapores cambió la manera de transportarse por el río ya que podía transportar grandes volúmenes de mercancía.

Mientras que el ferrocarril fue necesario para comunicar con las zonas apartadas donde solo se concentró en las zonas de producción agrícola y manufacturera, pero también a contribuir con las nacientes fábricas al llevar los insumos y las materias primas, se continuó la comunicación con puertos fluviales y marítimos. Este medio de transporte no tenía la intención de integrar la geografía nacional debido a su alto costo de su adecuación y el aspecto de la topografía colombiana, lo cual resultaba muy difícil pero también era necesario para transportar grandes volúmenes de carga.

En 1919 el sistema ferroviario, la mayoría concentrado en las regiones norte y central, no buscaban como tal la integración de la nación y de sus regiones. La construcción de las diferentes vías férreas en este periodo seguía realizándose bajo diferentes especificaciones, aunque se promulgaron leyes como la 60 de 1905 que buscaba por parte de los gobiernos controlar las diferentes empresas férreas que existían, con el objetivo de obtener mayores ganancias por su administración. Esta ley no pudo ser llevada a cabo.<sup>29</sup>

Las líneas seguían presentando desconexiones, diferencias en sus trochas que dificultaban como tal la integración de las regiones, además de que no se buscaba una integración del mercado interno, sino por el contrario se seguía pensando en insertar de una mejor forma a la nación en los mercados internacionales, buscando productos que llegaran a tener mejores acogidas, pero en el caso colombiano el único producto que podía generar esta inserción en los mercados, era el café<sup>30</sup>. Hacia 1920, con la bonanza cafetera, el país experimentaba grandes cambios dentro de sus vías de comunicación en las principales zonas geoestratégicas del territorio. Esta situación contribuyó a fomentar la inversión en obras públicas.

El sector externo debía fortalecerse en busca de nuevos mercados que pudieran generar ganancias e incrementar el presupuesto nacional. En este caso, de las exportaciones de

---

<sup>29</sup> Juan Nicolás Valenzuela y David Enrique Bernal Chaparro. "Ferrocarriles Comienzo del Siglo XX 1900-1920", en *Ferrocarriles en Colombia Infraestructura perdida*, Univ. De la Salle, 2017, p.53.

<sup>30</sup> J. N. Valenzuela y D. E. Bernal Chaparro. *Ferrocarriles en Colombia Infraestructura perdida*, p.53.

materias primas, productos agrícolas y algunos artículos manufactureros salían a Europa, Asia, Estados Unidos y algunos países de América latina; pero todavía se seguía importando insumos y maquinarias para las nacientes fábricas en las principales ciudades del país e incluso necesarios para el equipamiento de transporte.

En general, para la marcha de la economía durante el período 1886 a 1922, la acción del Estado revistió considerable importancia. Uno de los campos de preocupación del Estado fue la construcción de vías de transporte: caminos de herradura, algunas carreteras y sobre todo ferrocarriles. En cuanto a los caminos de herradura, el país contaba hacia 1890 con una extensa red que unía entre sí a todas las regiones; los caminos habían mejorado y ya no existían los atroces y azarosos que se describían a mediados de siglo. Estos caminos tenían importancia para los mercados locales y regionales y, de manera especial, cumplían una función vital en las regiones cafeteras, para la movilización entre las plantaciones y las vías carretables.<sup>31</sup>

En cuanto a la construcción de ferrocarriles, el Estado adoptó inicialmente una política de contratos con empresas privadas, extranjeras y algunas nacionales, bajo dos modalidades: contratos de privilegio y contratos por precio fijo. Por medio del primero el concesionario suministraba el capital y luego se reembolsaba con el usufructo del ferrocarril por un largo tiempo, y también con subvenciones estatales o con la garantía de un interés por los fondos invertidos.<sup>32</sup>

Este sistema resultó lesivo para el país, puesto que por lo general el concesionario construía la parte fácil del ferrocarril, que le proporcionaba grandes rendimientos, y dejaba sin construir la parte más difícil y costosa, y con cualquier pretexto reclamaba la indemnización; con frecuencia también se modificaba el contrato inicial obteniendo el concesionario grandes ventajas que resultaban onerosas para el Estado; así mismo, el concesionario, con miras a obtener el mayor lucro posible, imponía altas tarifas y, además, los términos extremadamente largos del privilegio hacían interminable la adquisición de la vía por parte del Estado. Por medio de los contratos de construcción a precio fijo el Estado pagaba al contratista una suma

---

<sup>31</sup> Bernardo Tovar Zambrano, Capítulo I: "La economía colombiana (1886-1922)", en *Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria*, Bogotá D.E., Planeta Colombiana Editorial, 1989, p. 21.

<sup>32</sup> B. Tovar Zambrano, "La economía colombiana (1886-1922)", p. 21.

determinada por kilómetro de construcción, suma que, por regla general, se fijaba arbitrariamente por encima del costo efectivo de construcción, lo que resultaba muy oneroso para el Estado.<sup>33</sup>

Debido a la ausencia de ingenieros y técnicos especializados que realizaran los estudios de los primeros caminos de hierro en la Nueva Granada, arribaron ingenieros extranjeros que en muchos casos conformaron firmas fuera del país y consiguieron contratos que no llegaron a dejar en funcionamiento ni un solo kilómetro férreo.<sup>34</sup>

La excepción en las primeras obras del ferrocarril, la hicieron ingenieros y empresarios como el cubano Francisco Javier Cisneros, que, pese a las dificultades de los terrenos, las guerras civiles de la segunda mitad del siglo XIX y la Guerra de los Mil Días (1899-1902), consiguió sacar adelante proyectos como el ferrocarril de Antioquia, el ferrocarril de Girardot y la línea entre el puerto de Buenaventura y Cali. Durante el siglo siguiente, ingenieros civiles, como el antioqueño Alejandro López, trabajaron en el país dando solución a problemas de ingeniería como el paso del “Túnel de la Quebra”. Conforme se iban fijando las traviesas y sobre estas anclando los rieles, se crearon también caseríos, poblados y municipios que a la vez se conectaron con las diferentes regiones del territorio nacional.<sup>35</sup>

La llegada de las primeras locomotoras a centenares de lugares recónditos de selva, montaña, sabanas y valles generó múltiples empleos formales e informales y conformó la cultura de los trabajadores ferroviarios y sus familias.<sup>36</sup> Posteriormente, el Estado emprendió la construcción de ferrocarriles por administración directa, y en estas condiciones marchaba con éxito en 1920 la construcción de los ferrocarriles del Pacífico, Tolima y la prolongación del ferrocarril del Norte. La construcción de ferrocarriles obedecía a los requerimientos de la economía exportadora, de ahí que asumiera una orientación centrífuga: se buscaba la

---

<sup>33</sup> B. Tovar Zambrano, “La economía colombiana (1886-1922)”, p. 21.

<sup>34</sup> J. Alexander Pinzón R. “Estaciones de ferrocarril en Colombia 1850-1920”, en Revista *Credencial*, 25 de junio de 2020.

<sup>35</sup> J. A. Pinzón R. “Estaciones de ferrocarril en Colombia 1850-1920”. En: *Revista Credencial*, 25 de junio de 2020

<sup>36</sup> J. Alexander Pinzón R. “Estaciones de ferrocarril en Colombia 1850-1920”. En: *Revista Credencial*, 25 de junio de 2020.

vinculación de las regiones al mar o al río Magdalena para la exportación principalmente de café.<sup>37</sup>

Hacia 1920, se consideraba que las regiones, bien que mal, ya habían resuelto el problema de sus comunicaciones con el exterior, y de lo que se trataba entonces era de unir las entre sí. La construcción de ferrocarriles durante los años veinte obedecería no solamente a las exigencias del comercio exterior, sino también a los requerimientos del mercado interior y a través del fomento a la construcción de ferrocarriles el Estado tuvo un impacto fundamental en el desarrollo de la economía exportadora.<sup>38</sup>

Pero la acción del Estado no se limitaba al fomento de las vías de comunicación, o a las obras de infraestructura (las llamadas obras públicas), sino que también incidía en el desarrollo económico, como veremos más adelante, por intermedio de la política fiscal y del manejo del sistema monetario; de igual manera, a través de la elevación del arancel aduanero (proteccionismo) generaba efectos para la industria; el Estado, además, en ciertos momentos estableció incentivos y subvenciones para el desarrollo de determinadas industrias y de algunos productos agrarios de mercado interno y de exportación.<sup>39</sup>

Como en muchos otros lugares del mundo, el ferrocarril se bifurcó en divisiones y las líneas de conexión que buscaban comunicar pueblos, municipios, regiones y ciudades. En el caso colombiano, la inmensa red se dividió en trayectos como fueron los ferrocarriles del Pacífico, Girardot, Central, Santander, Antioquia, Magdalena, Sur, entre muchos otros.<sup>40</sup>

Algunas de estas líneas se convirtieron en ferrocarriles internacionales, es el caso del ferrocarril de Cúcuta que se conectó con el ferrocarril del Táchira en Venezuela. Otros no se llegaron a construir y solo quedaron en los planos. Cada uno de estos complejos ferroviarios estuvo compuesto de varios ramales férreos en cuyos trayectos se erigieron –a cargo de ingenieros y arquitectos– los principales símbolos arquitectónicos del mundo ferroviario: las estaciones del ferrocarril.<sup>41</sup> Ver Mapa No. 2

---

<sup>37</sup> B. Tovar Zambrano, “La economía colombiana (1886-1922)”, p. 21.

<sup>38</sup> B. Tovar Zambrano, “La economía colombiana (1886-1922)”, p. 21.

<sup>39</sup> B. Tovar Zambrano, “La economía colombiana (1886-1922)”, p. 21.

<sup>40</sup> J. A. Pinzón R. *Revista Credencial*, 25 de junio de 2020.

<sup>41</sup> J. A. Pinzón R. *Revista Credencial*, 25 de junio de 2020.

## Mapa No 2: Ferrocarriles colombianos 1922



Fuente: Bernardo Tovar Zambrano. Capítulo I: "La economía colombiana (1886-1922)". En: Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria

El rápido aumento de las exportaciones, de las importaciones y de los ingresos aduaneros, le permitió al Estado mitigar las consecuencias de la crisis e iniciar algunos desarrollos. Con el aumento de los ingresos, el Estado puso al día el pago de los servicios públicos, atendió la deuda interior y exterior, adquirió nuevos compromisos e impulsó la construcción de vías, etc. Ante la perspectiva de altos ingresos, los gastos se presupuestaron con largueza, lo que haría más difícil la situación fiscal al momento de la crisis que comenzó a presentarse en el segundo semestre de 1920.<sup>42</sup>

<sup>42</sup> B. Tovar Zambrano, "La economía colombiana (1886-1922)", p. 49.

El apogeo de la exportación cafetera, que implicaba la afluencia de importantes sumas de dinero, estimulaba la prosperidad de los negocios internos e incrementaba la capacidad efectiva de compra de la población vinculada en diversas formas al circuito de la economía cafetera de exportación. Como consecuencia de tales expansiones, se ampliaron las demandas tanto de importaciones como de productos de origen interno.<sup>43</sup>

El aumento de las exportaciones y de las importaciones ocasionó una fenomenal crisis en los transportes, que consistía en la congestión de las cargas que apuntaba a deteriorar las mercancías. Todo se resumía entonces, y en forma paradójica, en el problema de los transportes: si se había dicho que el atraso de la producción se debía en buena parte a la falta de transportes, ahora, cuando se producía el auge, aquél se veía igualmente bloqueado por la incapacidad transportadora. Parecía como si el progreso resultase un huésped imposible de atender.<sup>44</sup> En la economía interior se producían también importantes consecuencias: el incremento de la demanda de productos internos ocasionaba —entre otros efectos y al lado de los estímulos de mercado para la producción industrial y agraria— una mayor elevación del costo de vida.<sup>45</sup>

En cuanto a la financiación en las obras de los caminos férreos la banca nacional se encargará de la deuda pública en la construcción de los ferrocarriles y su adecuación de los mismos. Todas las utilidades del banco, menos el 20 por ciento destinado a fondo de reserva, se destinaron por el gobierno a las obras de los ferrocarriles nacionales y al saneamiento y arreglo de los puertos de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Buenaventura y Tumaco.<sup>46</sup>

Desde comienzos de los años veinte, y por primera vez en la historia del país, se veía una afortunada confluencia de factores que permitirían superar, al menos durante algunos años, pocos, pero suficientes, para desencadenar el auge, la tradicional escasez de recursos externos que harían posible la financiación de un programa masivo de obras públicas. «De un día para otro, escribía Alfonso López Pumarejo en 1926, Colombia ha pasado de la economía del

---

<sup>43</sup> B. Tovar Zambrano, “La economía colombiana (1886-1922)”, p. 49.

<sup>44</sup> B. Tovar Zambrano, “La economía colombiana (1886-1922)”, p. 49.

<sup>45</sup> B. Tovar Zambrano, “La economía colombiana (1886-1922)”, p. 49.

<sup>46</sup> Archivo Histórico de Cartagena [AHC]. “La indemnización norteamericana”, *El Porvenir*, Cartagena, 18 de mayo de 1921.

déficit, en que vivió durante un siglo, a la economía del superávit, que hoy llena de promesas de prosperidad a las gentes bien informadas.»<sup>47</sup>

En efecto, habían coincidido una expansión exportadora y el mejoramiento de la relación de precios de intercambio, una ampliación notable del financiamiento externo y la llegada de los recursos provenientes de la indemnización de Panamá, para dar lugar a una mayor capacidad de gasto público y de importaciones que estarán en la base de la expansión económica.<sup>48</sup> La falta de consideraciones técnicas y económicas impidió el uso eficiente de los recursos provenientes de la indemnización y de los empréstitos adquiridos por la Nación y llevaron a su inadecuada explotación.<sup>49</sup>

A lo largo del siglo XIX, Colombia fue uno de los países latinoamericanos cerrados al crédito internacional, en parte por su precario desarrollo exportador y en parte por el crónico incumplimiento con los acreedores internacionales. Sin embargo, desde comienzos de los años veinte, mejora la imagen del país como deudora, al tiempo que se acrecientan las condiciones y posibilidades para la inversión extranjera.<sup>50</sup>

Por otra parte, era tal el interés de los banqueros norteamericanos por conceder créditos y tal el deseo colombiano de recibirlos, que en 1926 había 29 representantes de casas financieras norteamericanas en Colombia tratando de colocar préstamos a la nación, los departamentos y los municipios.<sup>51</sup> Según *El Tiempo*, para Colombia el acontecimiento de tener en sus manos una gran suma de dinero proveniente de una casualidad desgraciada; y la tensión de espíritu ha venido a desvirtuar la apreciación de su cuantioso valor para pensar que seguirá lloviendo dinero sobre Colombia, y que será suficiente para llenar el cupo de sus aspiraciones y necesidades en materia de obras públicas.<sup>52</sup>

---

<sup>47</sup> Jesús Antonio Bejarano, “La economía colombiana entre 1922 y 1929”, en *Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria*, Bogotá D.E., Planeta Colombiana Editorial, 1989, p. 52.

<sup>48</sup> J.A. Bejarano, “La economía colombiana entre 1922 y 1929”, p. 52.

<sup>49</sup> Juan Pablo Ardila “Evaluación de la integración de la red ferroviaria 1920”. *La danza de los millones: ¿una oportunidad malgastada en la búsqueda de un sistema ferroviario integrado?*, Univ. de Los Andes, Bogotá, p.21.

<sup>50</sup> J.A. Bejarano, “La economía colombiana entre 1922 y 1929”, p. 53.

<sup>51</sup> J.A. Bejarano, “La economía colombiana entre 1922 y 1929”, p. 53.

<sup>52</sup> Archivo Digital *El Tiempo*, 28 de septiembre de 1924

El hecho es que, gracias a ello, las finanzas nacionales, departamentales y municipales gozaron de un amplio margen para emprender o continuar las inversiones públicas que la economía venía demandando de tiempo atrás. El gasto público se triplicó entre 1926 y 1929, de tal modo que los gastos públicos per cápita pasaron de 5.5 dólares a 13.7 dólares en este período. La inversión pública, por otra parte, llegó a representar entre 1925 y 1929 el 29.4 % de la inversión total nacional, especialmente en transporte, donde este porcentaje ascendió a 74.9 % en este mismo período<sup>53</sup>

Gran parte de esta nueva capacidad de gasto se orientó hacia las obras públicas, en las cuales el gasto se aumentó de 6.3 millones en 1923 a 62 millones en 1928, pasando estos gastos de representar del 16.2 % del gasto público nacional total en 1923 al 53.9 % en 1928. A su vez, aquellos gastos se orientaron básicamente hacia los ferrocarriles, que entre 1926 y 1929 obtuvieron más del 60 % del total de inversiones públicas del país.<sup>54</sup>

Sería precisamente el desarrollo de las vías de comunicación lo que precipitaría los cambios más significativos de este período. Desde comienzos de los años veinte, se indicaba de manera persistente por los observadores de la época, cómo la principal limitación de la economía nacional, la carencia de un sistema articulado de medios de transporte para los productos que permitieran superar la dispersión y la fragmentación de los mercados.<sup>55</sup>

Hasta entonces, la función de las vías de comunicación, de los ferrocarriles en particular, había sido la de integrar las áreas cafeteras a los puertos de embarque para el exterior, lo que configuraba un sistema centrífugo de la infraestructura de transportes que apenas vinculaba marginalmente los mercados internos. En una perspectiva histórica, el café ha sido el único producto que ha logrado estabilizar el crecimiento económico a través de las exportaciones pese a las recurrentes crisis de precios en el mercado internacional.<sup>56</sup>

Integró económicamente las regiones con apertura de vías de transporte terrestre y el estímulo al desarrollo de los ferrocarriles, y dio ocupación a una ingente masa de campesinos y jornaleros en una economía agraria de vertiente que sostuvo el modelo primario-exportador

---

<sup>53</sup> J.A. Bejarano, "La economía colombiana entre 1922 y 1929", p. 54.

<sup>54</sup> J.A. Bejarano, "La economía colombiana entre 1922 y 1929", p. 56.

<sup>55</sup> J.A. Bejarano, "La economía colombiana entre 1922 y 1929", p. 57.

<sup>56</sup> Absalón Machado C., "El café en Colombia a principios del siglo XX", en Gabriel Misas Arango(ed.), *Desarrollo económico y social en Colombia siglo XX*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2001, p.77.

durante buena parte del siglo<sup>57</sup>. La red de carreteras (si así podían llamarse los caminos a veces cubiertos por triturados de piedra o por grava y arena), por otra parte, apenas ascendía a 3.437 kilómetros, de los cuales el 5 % se encontraba en Cundinamarca. La carestía de los fletes, que según los observadores de la época era el principal obstáculo al comercio interno, las dificultades para la importación de maquinaria, el estrecho ámbito local de la mayor parte de los productos, las dificultades para vincular tierras incultas a la frontera productiva, el aislamiento, en fin, del país y de las regiones entre sí, eran apenas una lista parcial del entorpecimiento que suponía la carencia de ferrocarriles<sup>58</sup>.

Se trataba, pues, de construir los ferrocarriles para crear en unos casos, para facilitar en otros, el comercio interno, el mercado nacional, con todo lo que ello significaba para el desarrollo de la economía, creando una red de tendencias centrípetas en vez de las centrífugas que habían predominado hasta entonces. El logro en el desarrollo económico después de la Guerra de los Mil Días y, en particular, el crecimiento de las exportaciones de café dependió crucialmente de una serie de avances tecnológicos en el sistema de transportes que redujeron los costos de trasladar bienes y gentes hacia fuera de los centros demográficos del interior<sup>59</sup>.

Por otra parte, entre 1922 y 1934 se duplicó la cantidad de kilómetros de ferrocarriles construidos y en explotación. Sin embargo, los ferrocarriles de las zonas cafeteras aumentaron durante este lapso en un 65 % (sobre todo por la ampliación de los ferrocarriles de Antioquia, Girardot y Tolima, que de algún modo vinculaban zonas internas), mientras que los ferrocarriles de las zonas céntricas aumentaron en un 550 %. <sup>60</sup>Por otro lado, entre 1922 y 1934 la inversión en ferrocarriles del grupo de regiones cafeteras apenas se duplicó, mientras que la de las zonas céntricas aumentó en más del 1.000 % en el mismo período. <sup>61</sup>En doce años la construcción de ferrocarriles céntricos había igualado las cifras de kilómetros en uso, de equipo rodante y de inversión con los ferrocarriles cafeteros desarrollados durante las cinco décadas anteriores.

---

<sup>57</sup> A. Machado C., “El café en Colombia a principios del siglo XX”, p. 77.

<sup>58</sup> J.A. Bejarano. *Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria*, p. 57.

<sup>59</sup> William Paul, Mc Greevey, “Capítulo X: El desarrollo del sistema de transporte”, en *Historia Económica de Colombia 1845-1930*, Bogotá, Universidad de los Andes/Ediciones Uniandes, 2015, p.317.

<sup>60</sup> J.A. Bejarano, “La economía colombiana entre 1922 y 1929”, p. 58.

<sup>61</sup> J.A. Bejarano, “La economía colombiana entre 1922 y 1929”, p. 58.

**Cuadro No. 1:** Crecimiento de la red ferroviaria, kilómetros en uso para años seleccionado

	1914	1922	1929	1934
<b>GRUPO I</b> (zonas cafeteras)				
Total	783	992	1.402	1642
Ferrocarril de Antioquia	205	242	307	439
Ferrocarril de Cúcuta	71	72	102	83
Ferrocarril de La Dorada	111	111	111	111
Ferrocarril de Girardot	132	132	132	132
Ferrocarril del Pacifico	234	341	578	678
Ferrocarril del Tolima	30	94	172	199
<b>GRUPO II</b>				
Total	122	176	674	1.134
Ferrocarril de Ambalema- Ibagué			20	65
Ferrocarril de la Sabana	40	55	124	238
Central del Norte 1a	20	20	95	109
Central del Norte 2ª	62	62	172	256
Ferrocarril del Nordeste			116	252
Ferrocarril de Caldas		39	117	117
Ferrocarril de Nariño			30	97
<b>OTROS FERROCARRILES</b>				
Total	261	313	358	486
Ferrocarril de Bolívar	28	28	28	
Ferrocarril de Cartagena	105	105	105	
Ferrocarril de Santa Marta	128	180		164
Otros				
Total, de todas las líneas	1.163	1.481	2.434	3.262

Fuente: Mc Greveey, W. P, Historia Económica de Colombia, 1845-1930, Editorial Tercer Mundo, 1975.

Por esta razón, el país tenía que estar acorde a las exigencias de los mercados internacionales, con el fin de mejorar sus vías de comunicación y esto se dará hacia la década de 1920, donde también se presentó la reorganización de las finanzas públicas. Ejemplo: la creación de la banca central, como entidad encargada de la emisión del papel moneda y la toma de

directrices en las finanzas públicas y brindar la información necesaria de los ingresos financieros provenientes del mercado exterior.

Los ingresos provenientes de las exportaciones de café, son destinados, la mayor parte, a la adecuación y expansión de la red ferroviaria que se venía construyendo desde finales del siglo XIX. En el cuadro No. 2 se aprecia el volumen de las exportaciones de café en el período 1894-1898, de 93.819.704 kilos, donde por el puerto de Cartagena se enviaba el 15,3% del total.

**CUADRO No. 2**  
**EXPORTACIONES TOTALES DE CAFÉ A TRAVES DE LOS PUERTOS**  
**MARITIMOS (1894 - 1898)**

Puerto	Volumen (Kilos)	%
Barranquilla	72.704.023	77,5
Cartagena	14.378.824	15,3
Buenaventura	5.165.896	5,5
Riohacha	1.000.249	1,1
Tumaco	570.712	0,6
Total	93.819.704	10

Fuente: Diplomatic and Consular Report, Colombia, Report on the Coffee. Trade, London, November, 1903.

Colombia, en comparación con otros países de América latina, estaba lejos en materia de transporte, pero gran parte de los gobiernos de esta década como lo fueron: Marco Fidel Suárez (1918-1922), Pedro Nel Ospina (1922-1926) y Miguel Abadía Méndez(1926-1930), implementaron políticas destinadas al fortalecimiento de las comunicaciones, por ejemplo: la aviación civil y militar, las redes de cables telegráficos en algunas ciudades, la adecuación de los puertos marítimos y fluviales, extender la red férrea, construir algunas carreteras y caminos para satisfacer la demanda del parque automotor, además adecuación de redes de acueducto, alcantarillado, energía eléctrica en ciertos lugares del país.

Para esta década de 1920, después de la primera Guerra mundial, en la economía colombiana se dieron muchos cambios para crear unas finanzas públicas fuertes. Con la llegada de la

indemnización, por la pérdida de Panamá, el país percibió cuantiosos recursos para cubrir la construcción y adecuación de sus redes de transporte y la mayor parte de estos destinados a las vías férreas, en las principales zonas productivas y el creciente endeudamiento externo, con la llamada prosperidad, para estar a las exigencias del desarrollo económico mundial.

Los impactos del endeudamiento, de las inversiones públicas y de la iniciación de las obras en ferrocarriles comenzaron a manifestarse, hacia 1925, en múltiples aspectos de la vida nacional; entre 1925 y 1929, el coeficiente de inversión se mantuvo en un promedio de 26 % y en la industria alcanzó el 48 % en contraste con la agricultura, que sólo alcanzó un coeficiente de 13.4 %; entre 1925 y 1930, el capital representado en maquinaria y equipo creció en un 50 %, muy por encima de la tasa de crecimiento del producto, lo que se resolvió en un exceso de capacidad instalada que contribuiría a la expansión industrial en los primeros años del decenio siguiente.<sup>62</sup>

El crecimiento de la producción, si bien no correspondió en términos de magnitud con las tasas de inversión, experimentó en todo caso aumentos de significativos. Para el decenio de 1920 la bonanza económica fue aprovechada hábilmente por el gobierno de Pedro Nel Ospina (1922-1926) para mejorar los niveles de inversión en infraestructura en el país.<sup>63</sup>

Por otro lado, la propia bonanza de divisas había mejorado sustancialmente la capacidad para importar que tradicionalmente se había convertido en un límite para la compra de maquinaria y equipos en el exterior.<sup>64</sup>

El crecimiento verdaderamente espectacular de las importaciones se concentró entre 1924 y 1928, durante los cuales las importaciones reales se incrementaron entre un 150 % y un 170%, representadas sobre todo en maquinaria, pero también en bienes intermedios, particularmente para la construcción de ferrocarriles; las importaciones de víveres con las cuales el gobierno quería prevenir los efectos inflacionarios de la bonanza y por supuesto la maquinaria textil, igualmente se acrecentaron.<sup>65</sup>

---

<sup>62</sup> J.A. Bejarano, “La economía colombiana entre 1922 y 1929”, p. 59.

<sup>63</sup> Juan Santiago Correa, “Colombia”, en Sandra Kuntz Ficker (coord.), *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina 1º ed.* México, D.F.: El Colegio de México, 2015, p. 144.

<sup>64</sup> J.A. Bejarano, “La economía colombiana entre 1922 y 1929”, p. 60.

<sup>65</sup> J.A. Bejarano, “La economía colombiana entre 1922 y 1929”, pp. 60-61.

De hecho, del crecimiento total de las importaciones entre 1924 y 1928, un 43.3 % es atribuible a mayores importaciones de metales y bienes de capital, un 22.1 % a textiles, un 15.5 % a alimentos, para una participación de estos rubros de 80.9 % del total de importaciones de estos años. El componente importado de la inversión bruta, por otra parte, llegó al 23.6 %, lo que muestra el efecto de la favorable situación del sector externo sobre la inversión y consiguientemente sobre el crecimiento económico. En cuanto al desarrollo industrial, el país hasta los años veinte se había caracterizado por un retraso relativo con respecto a los países grandes de América Latina.<sup>66</sup>

Todavía para 1925, la industria sólo representaba el 10 % del producto nacional; este retraso estaba asociado en buena parte a la escasez de recursos en moneda extranjera que impedía la dotación de maquinaria y equipo. La superación, al menos transitoria, de esta limitación permitió la realización de apreciables inversiones en el sector manufacturero, que aumentaron la capacidad productiva de la industria en más de un 50 %. Si bien esto no se reflejó de inmediato en la producción (la que creció un poco por debajo del 3 % anual entre 1925 y 1930), se fortaleció en todo caso el equipo básico que en los años siguientes contribuiría al aumento de la producción; entre 1920 y 1929, por otra parte, el número de establecimientos industriales pasa de 377 a 434, siendo especialmente importantes los sectores de bebidas y tabaco, en los cuales el número de establecimientos pasó de 25 a 39 y de 9 a 16 respectivamente.<sup>67</sup> Estas mejoras y, específicamente, la expansión de la red ferroviaria del país disminuyó gradualmente la tiranía de la distancia al acortar el trayecto efectivo a los puertos de entrada.<sup>68</sup>

Con todo, lo verdaderamente significativo es que el debate sobre la ley de emergencia y la escasez de brazos ponía al descubierto la estructura de un régimen agrario incapaz de responder a las exigencias de la ampliación de los mercados. Es cierto que las obras públicas habían logrado absorber una parte no desdeñable de la mano de obra, pero también la notable expansión cafetera y el desarrollo manufacturero habían contribuido a la absorción de empleo.<sup>69</sup>

---

<sup>66</sup> J.A. Bejarano, "La economía colombiana entre 1922 y 1929", pp. 60-61.

<sup>67</sup> J.A. Bejarano, "La economía colombiana entre 1922 y 1929", p. 61.

<sup>68</sup> W. P. Mc Greevey, "Capítulo X: El desarrollo del sistema de transporte", p. 317.

<sup>69</sup> A. Bejarano, "La economía colombiana entre 1922 y 1929", p. 65.

Entre 1923 y 1925, los trece frentes de trabajo ferrocarrileros hasta entonces abiertos absorbieron cerca de veinte mil trabajadores. Alejandro López, por su parte, estima que hasta 1926 las obras públicas habían absorbido cerca de treinta y seis mil obreros, lo que representaba cerca del 2 % del total de población activa del país. Hugo López, por su parte, estima que de las 140.000 personas en que aumentó la fuerza de trabajo entre 1925 y 1928, el sector agropecuario absorbió el 42.4 %, la minería el 7.8 %, la manufactura el 10.8 %, la construcción el 12.2 % y el resto de los sectores (gobierno, comercio, transporte, etc.) el 26.4 %.<sup>70</sup>

Los cambios ocurridos alteraron en forma dramática el movimiento interno de bienes y personas, las perspectivas de crecimiento de ciudades y regiones enteras y la utilización de diversas modalidades de transporte.<sup>71</sup> Desde el siglo XIX, los medios de transporte en Colombia habían sido un problema, porque al país le faltaba adecuar su red de infraestructura existente y el poco presupuesto destinado para esto por las tantas guerras civiles que había tenido el país en este siglo.

A Colombia no le fue muy bien en el desarrollo de los transportes en el siglo XIX,<sup>72</sup> debido a su elevado costo y con medios inadecuados que no se ajustaban al desarrollo económico ni al aspecto de su geografía, obstáculo que se debía sortear. Existía red de caminos heredados de la colonia y la principal ruta fluvial que era el río Magdalena, para comunicar el interior con la costa.

Además, de los problemas geográficos, se presentaron de orden políticos, financieros, falta de capacidad técnica,<sup>73</sup> aunque ya existían medios de transporte tradicionales como los cargueros humanos, las bogas, champanes y posteriormente la navegación a vapor, para llegar al ferrocarril, con el fin de facilitar la comunicación con los puertos marítimos y fluviales, para establecer un comercio entre algunas regiones productivas.

El ferrocarril llegó tarde, a mediados del siglo XIX y posteriormente se desarrolló de manera parcial a finales de este siglo, dando un nuevo despertar en el comercio y economía

---

<sup>70</sup> A. Bejarano, “La economía colombiana entre 1922 y 1929”, p. 61.

<sup>71</sup> W.P. Greevey, “Capítulo X: El desarrollo del sistema de transporte”, p.317.

<sup>72</sup> Frank Salford. “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX”, en *Economía Colombiana del siglo XIX*, p. 521.

<sup>73</sup> F. Salford, “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX”, p. 533.

colombiana, complementado con la necesidad de desplazar a otros medios de transporte, como lo fueron las redes de caminos de herradura, donde se le daba tránsito a los animales de carga (mulos, burros, bueyes) y cargueros humanos.

Estos caminos se volvían, en su mayor parte, intransitables en épocas de lluvias; la navegación fluvial, aunque ya desde la colonia existía, sobre el río Magdalena o canales navegables sobre medios tradicionales que le dieron paso a la navegación a vapor, no hay que olvidar que también transportaba pasajeros y cargas de todo tipo.

La llegada del ferrocarril era sinónimo de que el país estaba progresando en materia de transporte, para conectar a Colombia con los mercados mundiales y resaltar el papel importante de la red férrea en el mejoramiento del comercio interno y externo, al transportar todo tipo de mercancías y pasajeros de distintos lugares. La construcción de ferrocarriles, fue a partir de políticas concesionarias con las compañías extranjeras de Inglaterra, Francia, Alemania y Estados Unidos, quienes eran pioneros en las obras de ingeniería relacionadas con el transporte.

También se creó una red telegráfica, que iba de la mano con la ejecución de las políticas públicas encaminadas con el transporte. Es decir, se buscaba que el país se modernizara, pero lo aquejaban las guerras civiles y el poco fisco nacional con el que contaba. Entonces, sino existía un sistema integrado nacional, si existía unas pequeñas integraciones regionales,<sup>74</sup> con esto se dice que conectó con algunas poblaciones donde muy poco se llegaba y le dio un gran dinamismo comercial entre la ciudad y las poblaciones alejadas del casco urbano.

Otro factor era que, en Colombia, no existía un aliciente muy poderoso para atraer capital extranjero a invertir en la construcción de ferrocarriles,<sup>75</sup> en comparación con otros países, ya sea México, Argentina, Brasil, Cuba y Chile, debido a sus principales actividades económicas, ya sea en el sector minero o agrícola que atrajeron inversiones extranjeras acompañadas con la construcción de ferrocarril.

Con relación al transporte, siguiendo con el ferrocarril, no era del todo bueno porque tenía sus desventajas, ya que se requería una elevada inversión y le costaba mucho al país, además

---

<sup>74</sup> F. Salford, "El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX", p. 565.

<sup>75</sup> F. Salford, "El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX", p. 566.

que la topografía colombiana, era otro obstáculo a solventar. Infortunadamente, el ferrocarril era el medio de transporte terrestre, más poderoso del siglo XIX y en ese entonces no había una alternativa mejor.<sup>76</sup>

Al comenzar el siglo XX, arribaron al país otras alternativas de transporte. Para Colombia era una buena noticia la llegada del transporte por el motor de combustión interno.<sup>77</sup> En las zonas urbanas y pequeñas zonas rurales, los vehículos a motor, sobre todo en las urbanas, el automóvil, el autobús y el camión ofrecían un sistema mucho más flexible que podía servir en muchos rincones del país a los cuales el ferrocarril nunca pudo llegar.<sup>78</sup>

## **1.2 LOS FERROCARRILES Y LA ECONOMÍA COLOMBIANA, 1920-1930**

El período comprendido entre 1920 y 1950 fue uno de los más exitosos para la economía colombiana, a pesar de que a partir de 1929 la Gran Depresión se hizo sentir en todo el mundo. Cuatro factores principales contribuyeron al rápido ritmo de crecimiento económico durante la primera mitad del siglo XX: el crecimiento de las exportaciones, los préstamos del exterior, los avances en la infraestructura de transporte, y la industrialización por sustitución de importaciones.<sup>79</sup>

En 1920 las exportaciones de café representaron el 51,2% de las exportaciones totales; la tasa de crecimiento de las exportaciones de café no tenía precedentes en la historia republicana de Colombia, que había experimentado enormes dificultades en el siglo XIX para integrarse en la economía mundial a través de la exportación de bienes primarios.<sup>80</sup>

Entre 1905 y 1919 la tasa anual de crecimiento de las exportaciones de café en términos reales fue del 5,9%, y desde 1920 hasta 1929 continuó el crecimiento a una tasa anual del

---

<sup>76</sup> F. Safford, “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX”, p. 568.

<sup>77</sup> F. Safford, “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX”, p. 568.

<sup>78</sup> F. Safford, “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX”, p. 568.

<sup>79</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p.3.

<sup>80</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p.3.

5,8%. La expansión de las exportaciones de café estuvo impulsada por los altos precios en los mercados internacionales durante la década de los años veinte.<sup>81</sup>(Ver Cuadro No. 3)

### Cuadro No. 3

#### Producto Interno Bruto (PIB) y exportaciones de Colombia, 1920-1930

Año	PIB per cápita (pesos de 1975)	Exportaciones per cápita (pesos de 1975)	Exportaciones de café / Exportaciones totales	Precio real externo del café (centavos de USD por libra) <sup>1</sup>
1920	4.802,76	909,3	51,2%	17,09
1921	4.978,62	1.418,6	66,5%	10,52
1922	5.210,46	1.073,1	69,6%	13,51
1923	5.433,10	1.221,3	74,8%	13,89
1924	5.628,09	1.296,7	79,8%	18,01
1925	5.814,14	1.137,7	78,4%	22,30
1926	6.243,08	1.465,1	76,9%	21,48
1927	6.670,61	1.517,0	66,0%	21,79
1928	7.018,71	1.724,9	66,0%	21,79
1929	7.127,29	1.791,0	60,6%	20,87
1930	6.926,02	1.896,9	54,4%	13,80

<sup>1</sup>Los precios externos del café corresponden al precio externo del café verde en los EE.UU. / EE.UU. IPC (1925 = 1).

Fuente: GRECO (2002) para las variables macroeconómicas, y Flórez, C.E. (2000) para la población.

Durante el siglo XIX la economía colombiana creció muy lentamente. Por ejemplo, alrededor del año 1912 las exportaciones colombianas por habitante eran, junto con las de Haití y Honduras, las más bajas de América Latina<sup>82</sup>. Por lo tanto, los ingresos del gobierno eran muy limitados. De este modo, las deudas internacionales adquiridas durante la guerra de independencia no pudieron ser pagadas a lo largo del siglo XIX. Esto llevó a una falta de

<sup>81</sup>A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, "Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950", p.3.

<sup>82</sup> Bulmer-Thomas, V. (1994), p. 69.

acceso a los préstamos extranjeros y dado que no se había encontrado un producto exitoso de exportación, el país no era atractivo para los inversionistas extranjeros<sup>83</sup>.

Esta situación empezó a cambiar a principios del siglo XX, cuando los ingresos por exportaciones de café le permitieron al gobierno pagar la deuda externa del país. Además, se abrió la posibilidad de acceso para el gobierno, por primera vez desde la independencia, a los préstamos extranjeros. Sin embargo, a pesar de que la situación económica de principios de los años veinte había generado un nuevo optimismo, cuando los funcionarios del gobierno se acercaron a los banqueros privados de Nueva York, estos expresaron gran escepticismo sobre las instituciones económicas del país: el régimen monetario, el sector bancario, el estado de las finanzas públicas, entre otros.<sup>84</sup>

Para ganar la confianza de los banqueros estadounidenses se aconsejó a los funcionarios del gobierno colombiano contratar a un experto en reformas financieras. Por esa razón, Edwin W. Kemmerer, profesor de la Universidad de Princeton, fue contratado para tal fin. Junto a un grupo de norteamericanos expertos en economía llegó a Bogotá en 1923.<sup>85</sup>

Como resultado de las recomendaciones de la Misión Kemmerer, se organizó un banco central independiente, se adoptó el patrón oro, se emitió una nueva ley bancaria, y se creó una agencia de supervisión bancaria, así como un organismo para auditar los gastos del gobierno, entre otras reformas. Esta renovación institucional allanó el camino para la llegada de los préstamos, tanto al sector público como al privado.<sup>86</sup>

A partir de 1922, Colombia comenzó a recibir una indemnización de 25 millones de dólares por la intervención de los EE.UU. en la separación de Panamá. Además, después de las reformas de Kemmerer en 1923, la afluencia de préstamos públicos y privados se incrementó<sup>87</sup>.

---

<sup>83</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p. 6.

<sup>84</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p. 7.

<sup>85</sup> Meisel, A. (1990), p. 235.

<sup>86</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p.6.

<sup>87</sup> Meisel, A. (1990), p. 234.

La mayor parte de estos recursos se invirtió en obras públicas relacionadas con transporte: canales, carreteras, puentes y, en especial, ferrocarriles. Esto es comprensible, dado que el país tenía un enorme rezago en infraestructura de transporte como consecuencia del limitado crecimiento de las exportaciones durante el siglo XIX, debido a su topografía sumamente escarpada, entre otras razones.<sup>88</sup>

En 1920, por ejemplo, entre los países de América Latina, Colombia sólo tenía más kilómetros de vías férreas por habitante que Nicaragua y Haití.<sup>89</sup> A principios de la década de 1920 muchos dirigentes colombianos y observadores extranjeros estuvieron de acuerdo en que el principal problema del país era su precaria infraestructura de transporte. Por ejemplo, a juicio de Edwin W. Kemmerer, está relativamente aislada del resto del mundo, principalmente por falta de ferrocarriles. El gran problema de Colombia (es) el del transporte”<sup>90</sup>. Por tanto, es comprensible que la mayoría del capital extranjero obtenido a través de préstamos y de la compensación de EE.UU. se invirtieran en obras públicas relacionadas con el transporte.<sup>91</sup>

### **1.3 DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES EN COLOMBIA 1920-1930**

En Colombia, la dispersión territorial de la población hizo que el mejoramiento del transporte por tierra fuera tarea difícil y costosa. En 1850, Colombia comenzó a construir su primer ferrocarril, el de Panamá. Entre 1870 y 1900, comenzó la construcción de otros diez ferrocarriles: Antioquia (1874), Barranquilla (1869), Cartagena (1.890), Cúcuta (1878), La Sabana (1882), Girardot (1881), La Dorada (1884), Norte (1881), Pacífico (1878) y Santa Marta (1882)<sup>92</sup>. Para el momento en que Colombia construyó sus primeros ferrocarriles, Brasil ya tenía más de 2.000 kilómetros de vías ferroviarias y México, más de 1.600 kilómetros. Como se muestra en el Mapa 2, la mayoría de los ferrocarriles en Colombia

---

<sup>88</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p.6.

<sup>89</sup> Véase <http://moxlad.fcs.edu.uy/en/databaseaccess.html>

<sup>90</sup> Kemmerer, E. (1923), p. 12.

<sup>91</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p.8.

<sup>92</sup> En 1850, Colombia comenzó a construir su primer ferrocarril, el de Panamá. Entre 1870 y 1900, comenzó la construcción de otros diez ferrocarriles: Antioquia (1874), Barranquilla (1869), Cartagena (1.890), Cúcuta (1878), La Sabana (1882), Girardot (1881), La Dorada (1884), Norte (1881), Pacífico (1878) y Santa Marta (1882).

fueron construidos principalmente para transportar materias primas, especialmente café, de las regiones productoras al Río Magdalena y a los puertos marítimos (es decir, los ferrocarriles de Antioquia, Cúcuta, La Dorada, Girardot y Pacifico).<sup>93</sup>

Entre 1850 y 1900, menos de 600 kilómetros de vías férreas fueron construidos. En 1900 Colombia tenía 0,15 kilómetros de vías férreas por cada mil habitantes, una cifra muy por debajo del promedio de América Latina. A principios del siglo XX, Colombia tenía menos kilómetros de vías férreas por cada mil habitantes que la mayoría de los países latinoamericanos, y superaba solamente a Nicaragua, Ecuador y Haití. Por el contrario, Argentina tenía el número más alto de kilómetros de vías férreas por cada mil habitantes.<sup>94</sup>

Durante la "Guerra de los Mil Días" (1899-1902) la expansión de los ferrocarriles se detuvo. Luego, en el gobierno de Rafael Reyes (1905-1910) la construcción de los ferrocarriles se reanudó como parte de una política de promoción de las exportaciones agrícolas. Las mayores expansiones ocurrieron en 1909-1910, principalmente en los llamados ferrocarriles cafeteros (Antioquia, La Dorada, Girardot, Pacifico, y Tolima).<sup>95</sup>

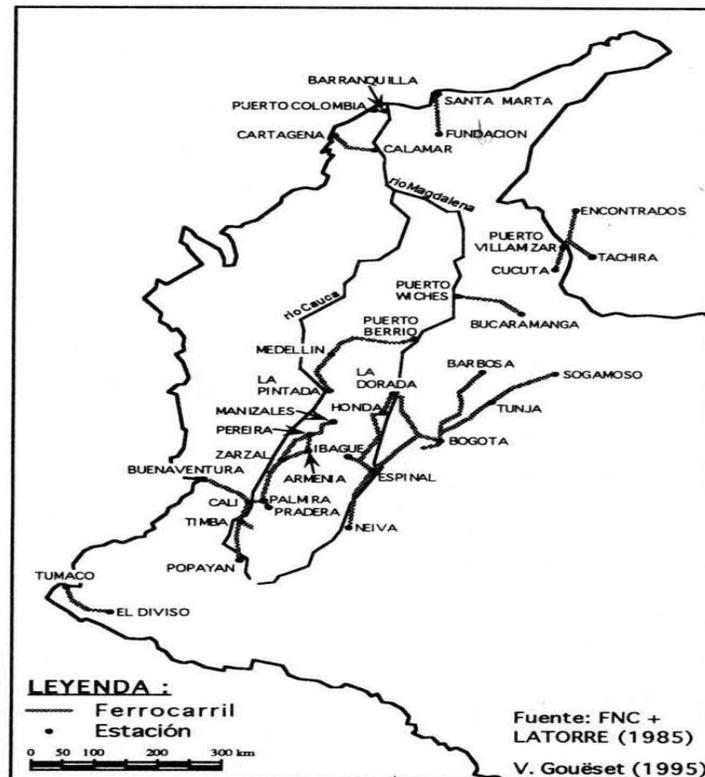
---

<sup>93</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, "Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950", p. 11.

<sup>94</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, "Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950", p.12.

<sup>95</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, "Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950", p.12.

MAPA N° 3  
RED FERROVIARIA DE COLOMBIA DÉCADA DE 1920



En 1919, Colombia tenía alrededor de 1.300 kilómetros de vías férreas, la mayoría concentrados en las regiones central y norte. A pesar de la política del Gobierno de fomentar la construcción de ferrocarriles, el desarrollo de la red ferroviaria era muy lento; menos de 700 kilómetros se construyeron durante este período.<sup>96</sup> Como se muestra en el Mapa No. 3, el sistema no fue integrado; la mayoría de las líneas estaban aisladas unas de otras. Las líneas eran, en su mayoría, de corta extensión y sólo conectaban algunas regiones productivas con los puertos y no unían a las principales ciudades<sup>97</sup>. Colombia no sólo tenía una muy baja densidad de la red ferroviaria, sino una enorme brecha en este sentido en comparación con varios países europeos y latinoamericanos.

<sup>96</sup> Pachón, A. y Ramírez, M.T. (2006).

<sup>97</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p. 15.

## Cuadro No. 4

### Vías ferroviarias de Colombia (Km.): 1920-1930

Año	Antioquia	B/quilla	Caldas	C/gena	Norte 1	Norte 2	Cúcuta	Cundin amarca	Girardot	La Dora da
1920	242	28	31	105	20	62	72	55	132	111
1921	242	28	39	105	27	62	72	55	132	111
1922	242	28	39	105	27	62	72	55	132	111
1923	242	28	50	105	27	62	72	55	132	111
1924	242	28	50	105	29	62	72	55	132	111
1925	248	28	64	105	50	104	72	63	132	111
1926	248	28	83	105	50	154	72	63	132	111
1927	259	28	117	105	72	154	92	63	132	111
1928	289	28	117	105	72	172	92	63	132	111
1929	320	28	117	105	90	172	100	75	132	111
1930	320	28	117	105	109	221	100	75	325	111

Fuentes: Anuarios Estadísticos de Colombia y Memorias del Ministro de Obras Públicas de Colombia, varios años y elaboración de los autores.

Durante los primeros años del siglo XX, el desarrollo del sistema ferroviario en Colombia fue muy limitado. Sin embargo, durante los años veinte se construyeron cerca de 1.250 kilómetros de nuevas líneas de ferrocarril. En este período, sobre todo después de 1925, una cantidad sin precedentes de capital extranjero llegó al país.

En primer lugar, los países latinoamericanos se convirtieron en un atractivo para los inversionistas extranjeros. En el caso de Colombia, las reformas institucionales propuestas por la Misión Kemmerer y la expansión en las exportaciones y la capacidad de producción, especialmente en el sector cafetero, hacían más atractivo al país. La deuda externa total de Colombia aumentó considerablemente entre 1924 y 1929. La deuda representó, en promedio, alrededor del 10% del PIB durante este período.<sup>98</sup> Estos fondos se utilizaron principalmente para la construcción de infraestructura pública que era muy necesaria, especialmente ferrocarriles. En efecto, la cantidad invertida en la construcción de ferrocarriles hasta 1929

<sup>98</sup> Sobre la evolución de la deuda externa colombiana durante este periodo véase Echavarría, J.J. (1982).

representó el 45% de los préstamos extranjeros<sup>99</sup>. En cuanto a la indemnización de Estados Unidos por Panamá, una parte importante de la misma se utilizó para completar la construcción de los ferrocarriles existentes, como el Ferrocarril del Pacífico, el Ferrocarril del Norte y el Ferrocarril del Tolima, cuya construcción se había iniciado a finales del siglo XIX y principios del siglo XX<sup>100</sup>, como se observa en el cuadro No.5.

**Cuadro No. 5; Recursos de la indemnización de EE.UU. por Panamá invertidos en ferrocarriles (Distribución, %)**

Nombre del ferrocarril	Millones de pesos	Participación en la inversión (%)
Norte Sec.	2.972	18,3
Norte Sec. 1	2.531	15,6
Tolima-Huila-Caquetá	2.336	14,4
Pacífico	2.298	14,2
Subv. de Medellín al ferrocarril Río Cauca	1.200	7,4
Cable Cúcuta-Río Magdalena	0.951	5,9
Del Carare	0.831	5,1
Subv. al ferrocarril de Caldas	0.800	4,9
Troncal Occidente	0.550	3,4
Nariño	0.439	2,7
Nacaderos-Armenia	0.295	1,8
Central de Bolívar	0.278	1,7

Fuente: Pachón, Álvaro y Ramírez, María Teresa. *La infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, Bogotá Banco de la República y Tercer Mundo Editores, (2006).

La crisis financiera internacional no sólo detuvo los préstamos extranjeros, sino también la expansión de la red ferroviaria. Además, perjudicó considerablemente el transporte de mercancías y pasajeros que se movilizaban por los ferrocarriles colombianos, reduciéndose

<sup>99</sup> Antes de los años veinte, los ferrocarriles fueron construidos principalmente mediante el sistema de concesiones. La relación entre la deuda externa y la inversión en transporte ferroviario, antes 1924, es superior al 100%, en *Cuadernos De Historia Económica y Empresarial*, Banco de la República, 2014.

<sup>100</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p. 23.

en casi un 20% en 1930. En general, los ingresos ferroviarios comenzaron a declinar en los primeros años de la década de los treinta, los más afectados fueron los llamados ferrocarriles cafeteros: Antioquia, Pacífico, La Dorada y Caldas.<sup>101</sup> Los ferrocarriles se localizaban en tres regiones principales: la región cafetera, la zona de Bogotá-Cundinamarca, y la región del Valle del Cauca. A diferencia de las primeras construcciones, la expansión en los años veinte pretendía interconectar las ciudades y sus respectivas regiones.<sup>102</sup>

En la década de 1920 y principios de 1930 varias personas influyentes en Colombia pensaban que gran parte de las inversiones realizadas en los ferrocarriles en los años veinte habían sido en vano<sup>103</sup>. Además, autores como Alfredo Ortega y Donald Barnhart argumentaron que, después de gastar cantidades tan grandes de recursos, el país todavía se hallaba aislado y desconectado. El resultado se le atribuyó a la falta de planificación y a la incapacidad de administrar los recursos, en la mayoría de los casos debido a presiones políticas, pero también a la limitada capacidad técnica para llevar a cabo las construcciones.<sup>104</sup>

En general, los ferrocarriles fueron claramente rentables durante el período 1924-1943, con mayores tasas de retorno durante los años veinte. Después de 1943, la mayoría de los ferrocarriles muestran pérdidas; sus tasas de retorno son consistentemente negativas; debido, principalmente a que los ferrocarriles tuvieron que enfrentar la competencia de las carreteras paralelas y los efectos negativos de la II Guerra Mundial sobre la economía colombiana.<sup>105</sup>

Desde comienzos de los años treinta, la política sobre infraestructura de transporte se orientó a la construcción de carreteras, donde se hicieron las grandes inversiones. Muchos de los nuevos caminos se construyeron paralelamente a las vías férreas y competían con ellas por el tráfico de mercancías y de pasajeros, ya que el transporte por carretera era más rápido y

---

<sup>101</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p. 28.

<sup>102</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p. 32.

<sup>103</sup> Véase, Anales de Ingeniería (1929, 1930, 1931) de la Sociedad Colombia de Ingeniería y Memorias del Ministro de Obras Públicas (1929, 1930, 1931).

<sup>104</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p. 34.

<sup>105</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p. 37.

más flexible. Además, las carreteras eran más rentables dado que eran operadas por el sector privado.<sup>106</sup>

Por lo tanto, muchos ferrocarriles se declararon en quiebra, de hecho, todos los ferrocarriles sufrieron una caída importante en sus ingresos desde finales de los años treinta, como resultado de una reducción significativa en las tarifas de carga y de pasajeros, debido a la regulación de las tarifas ferroviarias por parte del gobierno.<sup>107</sup>

En aquellos años, la cantidad de carga y pasajeros transportados por ferrocarril también aumentaron, creciendo a una tasa cercana al 30%; sin embargo, a pesar de la expansión de los ferrocarriles, Colombia seguía rezagada en comparación a las cifras internacionales.<sup>108</sup>

En 1930, la densidad ferroviaria continuaba siendo muy baja y los kilómetros de vías férreas por habitante seguían siendo de los más bajos de Latinoamérica.<sup>109</sup> El cuadro No.6, muestra que Colombia no sólo tenía una muy baja densidad de la red ferroviaria, sino una enorme brecha en este sentido en comparación con varios países europeos y latinoamericanos, por lo que estábamos rezagados en el sistema ferroviario

---

<sup>106</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p. 37.

<sup>107</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p. 37.

<sup>108</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p. 24.

<sup>109</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p. 24.

**Cuadro No.6 Densidad de la red ferroviaria (Km. de ferrocarriles por 1,000 km de superficie)**

País	1900	1920	1930
Colombia	0,51	1,18	2,29
Perú	1,40	1,65	2,24
Ecuador	0,14	2,07	2,35
Brasil	1,80	3,35	3,81
Chile	5,76	10,86	11,82
Argentina	6,03	12,69	13,66
Grecia	16,34	18,87	21,09
España	26,17	30,94	33,07
Portugal	23,38	35,25	36,75
Promedio europeo	57,78	64,79	71,51
Italia	55,28	66,69	71,42
Francia	81,02	99,76	115,73
Alemania	95,56	122,77	124,12
Reino Unido	130,85	142,29	142,96

Fuente: Herranz-Locán, Alfonso. *Infraestructura y crecimiento económico en España (1850-1935)*, Madrid Colección de Historia Ferroviaria. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, (2008), <http://moxlad.fcs.edu.uy/en/databaseaccess.html> y cálculos de los autores

Los ferrocarriles se localizaban en tres regiones principales: la región cafetera, la zona de Bogotá-Cundinamarca, y la región del Valle del Cauca. A diferencia de las primeras construcciones, la expansión en los años veinte pretendía interconectar las ciudades y sus respectivas regiones.<sup>110</sup>

La crisis financiera internacional no sólo detuvo los préstamos extranjeros, sino también la expansión de la red ferroviaria. Además, perjudicó considerablemente el transporte de mercancías y pasajeros que se movilizaban por los ferrocarriles colombianos, reduciéndose en casi un 20% en 1930. En general, los ingresos ferroviarios comenzaron a declinar en los

<sup>110</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p. 32.

primeros años de la década de los treinta, los más afectados fueron los llamados ferrocarriles cafeteros: Antioquia, Pacífico, La Dorada y Caldas.<sup>111</sup>

---

<sup>111</sup> A. Meisel Roca, M.T. Ramírez y J. Jaramillo, “Muy tarde pero rentable: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950”, p. 28.

## Mapa No. 4 Red ferroviaria a lo largo de la década de 1920



*Fuente:* Juan Pablo Ardila- "Evaluación de la integración de la red ferroviaria 1920". La danza de los millones: ¿una oportunidad malgastada en la búsqueda de un sistema ferroviario integrado?, Univ. de Los Andes, Bogotá

La construcción de los ferrocarriles significó un cambio de fondo en el desarrollo posterior del sistema de transportes del país, puesto que implicó el reemplazo parcial del transporte de carga por medio de mulas y de cargueros humanos y, con esto, no sólo la reducción en los costos sino una reducción inmediata en la inseguridad del transporte de las mercancías, pues estos medios tenían que desafiar peligros que no afrontaban los ferrocarriles; asimismo,

permitió superar un serio limitante en el volumen total de mercancías que se podía transportar.<sup>112</sup>

Estos ferrocarriles tuvieron como objetivo primordial el de conectar las zonas productoras de artículos exportables con el mercado mundial, en el que Antioquia preveía una relación de doble vía, importando mercancías y exportando principalmente oro y más tarde café. Este tipo de construcción ferroviaria, desde el centro a la periferia, sólo cambió en la segunda y tercera década del siglo XX en la medida en que el mercado interno se desarrolló cada vez más, haciendo necesaria la articulación por medio de los ferrocarriles de las diferentes zonas del país, dejando de ser un movimiento centrífugo a ser uno centrípeto<sup>113</sup>

El planeamiento, ejecución y propiedad de las líneas férreas estuvieron hasta los años treinta básicamente en manos de extranjeros ingleses y pocas veces en poder de compañías nacionales privadas. Los objetivos de los constructores apuntaban más a la productividad de sus propios intereses que a los intereses de la nación.<sup>114</sup>

Las primeras construcciones se financiaron con el endeudamiento del Estado a través de concesiones de explotación a las líneas, dadas a las compañías por períodos que se extendían hasta noventa y nueve años y en segunda medida con el respaldo de bonos. Los bonos emitidos eran negociables en el exterior y representaban un endeudamiento progresivo de la nación, debido a que estos multiplicaban su valor por los intereses corridos y por las indemnizaciones que el Estado tenía que dar cuando por su parte no se cumplían los contratos. Junto a este sistema de financiamiento los empresarios recibían en propiedad inmensas extensiones de tierras baldías para su explotación, además exenciones de aduana e impuestos nacionales, departamentales y municipales, como también en tarifas de transporte.<sup>115</sup>

---

<sup>112</sup> Jesús Antonio Bejarano, “La economía”, en *Manual de Historia de Colombia vol. 2* (pp. 17-82). Bogotá: Procultura, 1982, p. 36.

<sup>113</sup> J.A. Bejarano, “La economía”, en *Manual de Historia de Colombia vol. 2* (pp. 17-82), p. 36.

<sup>114</sup> Edmundo Pérez, “Aspectos sobresalientes en la historia de los ferrocarriles”, en *Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia*, Bitácora urbano territorial. julio de 1998.

<sup>115</sup> Edmundo Pérez. “Aspectos sobresalientes en la historia de los ferrocarriles”, en *Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia*, Bitácora urbano territorial. julio de 1998.

El sistema férreo no se ideó en sus inicios como un sistema interconectado, sino como una serie de líneas que buscaron en su mayoría interconectar zonas productoras con el mercado mundial. Así, el impacto que tuvieron estuvo necesariamente limitado por esta concepción, y no benefició a la sociedad en su conjunto, debido o que no se vinculó con este medio, o se debieron asumir los costos sociales de su construcción sin ningún beneficio directo.<sup>116</sup>

Después de realizar este análisis, considero que en el período 1920-1930, el desarrollo de los ferrocarriles fue determinante en la economía colombiana, porque contribuyeron a una rápida conexión con los puertos marítimos y fluviales, para el transporte de todo tipo de mercancías, bajo las exigencias del comercio internacional, constituyéndose en una importante vía de comunicación que permitía acortar los tiempos y distancias en los recorridos.

Este transporte se desarrolló gracias a la bonanza cafetera que permitió la puesta en marcha de más líneas férreas de las existentes, para tratar de comunicar las zonas de producciones agrícolas, manufactureras y alejadas de las ciudades principales. Muchas ciudades tuvieron un gran desarrollo económico y comercial, gracias a los ferrocarriles porque las mercancías, materias primas e insumos, en su mayoría se transportaban por la vía férrea.

Gracias a la indemnización por la pérdida de Panamá, gran parte de esos recursos se orientaron a las obras públicas y la adecuación de la infraestructura ya existente, en especial el ferrocarril, porque la economía debía estar ligada al comercio internacional, pero también a la adecuación de caminos de herradura, carreteras, puertos marítimos y fluviales.

El ferrocarril fue un factor determinante en la economía, no solo para comunicar el centro con la periferia, sino un reemplazo, casi total, de los medios tradicionales de transporte como los cargueros humanos, recua de mulas y los vapores que siguieron contribuyeron con el comercio donde no era posible el tránsito del ferrocarril, por no ser un medio de transporte para la integración del territorio nacional, debido a su alto costo al importar la infraestructura necesaria para su construcción, los costos de operación y de mantenimiento.

En el desarrollo del ferrocarril se encontró con su obstáculo importante, la topografía del país que no era la mejor debido al aspecto geográfico y a que el país no tenía los conocimientos

---

<sup>116</sup> Juan Santiago Correa, “Ferrocarriles, empresarios y economía”, en *Los Caminos de Hierro*, Bogotá, editorial CESA, 2010.

técnicos, por lo cual se implementaron concesiones con compañías extranjeras estadounidenses, alemanas, francesas, inglesas, que causaban sobrecostos en comparación con los precios que tenía unos costos exorbitantes, por lo que Colombia recurrió al crédito externo.

La bonanza cafetera, fue el factor fundamental que originó la expansión ferrocarrilera y la posterior extensión de estas líneas. Durante los años 20, después de la Primera Guerra Mundial, el país inicia de la construcción de obras públicas, gracias al endeudamiento externo, buscando invertir, no solamente en ferrocarriles sino en redes de transporte urbano, servicios públicos: alcantarillado, agua potable, electricidad, además redes telegráficas y vías urbanas.

## CAPÍTULO II

### 2. EL FERROCARRIL EN LA ECONOMÍA DE CARTAGENA EN LOS AÑOS 1920- 1930

En Colombia no fue fácil cumplir la tarea de conectar las regiones productoras de bienes exportables con el resto del mundo. La conexión con los puertos marítimos implicó, en la mayoría de los casos, la construcción de un camino carretero o ferroviario que hiciera la conexión con algún río navegable, además de la normalización de la navegación a vapor, con una carga de retorno que garantizara la rentabilidad financiera y social de estas inversiones.<sup>117</sup>

En general, la mayoría de las vías férreas conectaron a estas regiones con el río Magdalena, la vía de comunicación por excelencia con el mar Caribe. Paradójicamente, los dos principales puertos en el Caribe hasta el siglo XVIII, Cartagena y Santa Marta, tenían graves problemas para el comercio. El primero tuvo un papel protagónico durante la Colonia porque las condiciones naturales de la bahía eran ideales para la defensa militar; no obstante, la sedimentación del Canal del Dique hizo prácticamente imposible la navegación hasta el siglo XX. Por su parte, Santa Marta tenía una bahía con aguas más profundas, con dificultades para la defensa y una conexión con el río Magdalena a través de canales y ciénagas con serias limitaciones para la navegación.<sup>118</sup>

Entre 1865 y 1866 se exportaron 4.154 toneladas de tabaco a través de Sabanilla frente a 546 a través de Cartagena y Santa Marta, aunque seguía siendo un caserío pequeño con una escuela y sin iglesias. Pero sin buena comunicación entre Barranquilla y el puerto marítimo cercano no era posible que la ciudad se consolidara como centro comercial e industrial. En este contexto, las primeras discusiones sobre la necesidad de construir un ferrocarril en la zona, a finales de la década de 1860, mostraron que una alternativa viable era la adecuación del Canal de la Piña o de Bocas de Ceniza, la cual se concretó en 1869. La implementación del modelo económico agroexportador en la Colombia del siglo XIX conllevó a que el sistema de transporte (barco de vapor, astilleros, ferrocarriles, muelles y talleres de ambos medios de movilización de carga y pasajeros) de sus principales centros portuarios y

---

<sup>117</sup> Juan Santiago Correa, “El ferrocarril de Bolívar y la consolidación del puerto de Barranquilla (1865-1941)”, en *Trenes y puertos en Colombia: El ferrocarril de Bolívar*, p.39.

<sup>118</sup> J. S. Correa, *Trenes y puertos en Colombia: El ferrocarril de Bolívar*, p.40.

comerciales vinculados al mercado internacional (Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y en menor medida los puertos fluviales intermedios como Magangué y Calamar).<sup>119</sup>

Además, hubo la ocupación militar de Cartagena entre 1815 y 1820, lo que llevó al gobierno a autorizar el uso de Sabanilla como puerto para la exportación a pesar de no contar con vías de comunicación adecuadas con Barranquilla. Sin embargo, en 1821 los influyentes cartageneros José María del Castillo y Rada y Francisco Martín lograron aprobar un decreto que cerraba de nuevo el puerto al comercio exterior, y posteriormente, en 1838, comerciantes de Santa Marta lograron un hábil cabildeo ante el Congreso para cerrar hasta 1842 el puerto de Sabanilla a la exportación.<sup>120</sup>

Una vez culminada la primera fase de construcción hacia principios de la década de 1870, los efectos del ferrocarril sobre el comercio se hicieron sentir rápidamente.<sup>121</sup> El desarrollo de los ferrocarriles en la costa siguió el mismo patrón que en un principio caracterizó el desarrollo de las vías férreas colombianas. Como lo observaba el informe Huckin en 1910, «la construcción de ferrocarriles en Colombia se ha restringido a trayectos cortos, cada uno con el propósito de salvar una dificultad especial o de satisfacer alguna necesidad local». De este modo, el Ferrocarril de Barranquilla se construyó para conectar la ciudad con algún puerto en la costa, en vista de las dificultades que impedían a los transatlánticos la entrada por la desembocadura del Magdalena; y los ferrocarriles de Cartagena y Santa Marta para unir estos puertos marítimos con el Magdalena, si bien este último nunca llegó al río, habiéndose restringido a la zona comercial bananera.<sup>122</sup>

En 1910, las tres líneas juntas tenían una extensión de 226 kilómetros de un total nacional de 900 kilómetros. En 1926, cuando la red nacional alcanzaba los 2.360 kilómetros, la costa tan sólo había aumentado su vía férrea en 102 kilómetros: 65 kilómetros en el Ferrocarril de Santa Marta y 37 kilómetros en el fracasado Ferrocarril Central de Bolívar.<sup>123</sup>

---

<sup>119</sup> Sergio P. Solano De Las Aguas, “El puerto, espacio polifuncional”, en *Puerto, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, Bogotá, Observatorio del Caribe Colombiano/Ministerio de Cultura/Universidad de Cartagena, 2003, p.3.

<sup>120</sup> J. S. Correa, *Trenes y puertos en Colombia: El Ferrocarril de Bolívar*, p. 67.

<sup>121</sup> J. S. Correa, *Trenes y puertos en Colombia: El Ferrocarril de Bolívar*, p. 69.

<sup>122</sup> Eduardo Posada Carbó, “El transporte”. En: *El Caribe colombiano una historia regional (1870-1950)*. Bogotá, Banco de la república/El Áncora Editores, 1998, p. 293.

<sup>123</sup> E. Posada Carbó, en *El Caribe colombiano una historia regional (1870-1950)*, p. 293.

Al igual que el Ferrocarril de Bolívar, el de Cartagena se construyó también durante el siglo XIX: en 1894 un tramo de 105 kilómetros conectaba a Cartagena con el río Magdalena en el puerto de Calamar. A diferencia del Ferrocarril de Bolívar, el Ferrocarril de Cartagena no fue un negocio próspero, aunque el comercio en Cartagena sí aumentó como resultado de la mejor comunicación con el río. Según el informe Huckin, esta línea se resintió como «resultado de la construcción de mala calidad» y de los arreglos rudimentarios «para la transferencia de mercancías hacia y desde los vapores en Calamar», de manera que «la suerte del Ferrocarril de Cartagena no ha sido de manera alguna afortunada»<sup>124</sup>

## 2.1 EL FERROCARRIL CALAMAR-CARTAGENA

La inauguración del ferrocarril marcó el inicio de la recuperación de la economía de Cartagena y en cierta forma el inicio del siglo XX. A partir de la independencia Cartagena de Indias entró en un período de retroceso económico y demográfico que duró hasta finales de la década de 1870, aproximadamente. En contraste, el siglo XX representó el renacer de su economía.

En enero de 1890, el presidente Rafael Núñez daba su aprobación oficial al contrato firmado entre el Departamento de Bolívar y el norteamericano Samuel B. Mc Connico, para construir un ferrocarril de Calamar a Cartagena, así como un muelle a la entrada de Bocagrande, que quedaría conectado con la ciudad amurallada por medio del ferrocarril.<sup>125</sup> La puesta en operación del ferrocarril le permitió a Cartagena recuperar parte del dinamismo que le había arrebatado Barranquilla tras la inauguración de su ferrocarril en los primeros años del siglo XX. <sup>126</sup>La ciudad había recuperado su crecimiento demográfico debido a la emigración del campo a la ciudad en busca de mejores oportunidades para la población y su dinamismo comercial de puerto marítimo y fluvial lo cual exigía la mejora del transporte y su dinamismo operacional de este.

Pero para 1890 el canal volvió a cegarse, lo que obligó a escoger como alternativa la construcción de una vía férrea hasta Calamar, decisión que la experiencia del momento parecía recomendar y que también se tomó bajo la influencia de Núñez, aun presidente de la

---

<sup>124</sup> E. Posada Carbó, en *El Caribe colombiano una historia regional (1870-1950)*, p. 295.

<sup>125</sup> Theodore Nichols, *Tres puertos de Colombia*, Banco Popular, Bogotá, 1973, p. 128.

<sup>126</sup> J. S. Correa, “Colombia”, pp. 147-148.

República, que vivía obsesionado con los ferrocarriles pues había presenciado su influencia en el desarrollo económico de los Estados Unidos y algunos países europeos.<sup>127</sup>

Así las cosas a finales del decenio del siglo XIX y comienzos del XX, una de las necesidades vitales y decisivas, requeridas tanto por intereses externos( inversión y acumulación de capital) como intereses ( expansión, exportación y acumulación de capital), para despejar el panorama del desarrollo capitalista en Colombia en ese momento era la disponibilidad de una vía de transporte segura, fácil y barata que conectara las zonas productivas – exportadoras de café fundamentalmente), con los puertos marítimos de la costa atlántica del país.<sup>128</sup>

La ciudad siguió manteniendo así, aunque en forma precaria, el ritmo de vida durante las dos décadas siguientes; y tal vez la línea ligeramente ascensional que había mostrado en los primeros años del siglo se habría mantenido estable, si los trabajos de dragado y modernización del Canal del Dique, y los del ferrocarril Troncal de Occidente, iniciados ambos en la década de 1920 no se hubieran interrumpido a causa de la depresión económica mundial. En parte también, por cierta pérdida de influencia en las decisiones del gobierno central, que sobrevino para Cartagena con los cambios ocurridos en el país en 1930.<sup>129</sup>

A principios del XX la ciudad pudo recuperarse de ese estancamiento económico en que se encontraba sumida pero no faltaron los inconvenientes en su operación ya que no se establecieron medidas en el mantenimiento de su infraestructura. A partir de esa fecha, todo los grandes y redentores proyectos que Cartagena tenía en marcha, menos el establecimiento de Mamonal de un puerto terminal para el oleoducto de Barrancabermeja, y la construcción de unos modernos muelles en la isla de Manga, se quedaron inconclusos; pero el oleopuerto era ajeno a la vida local, y los muelles no servían para nada, o para poco, pues la ciudad seguía prácticamente incomunicada con los demás centros productores y consumidores del país: no había sino una navegación intermitente por el Canal del Dique, no había ferrocarriles ni carreteras hacia el interior del país, y la navegación fluvial por el Magdalena, dominada

---

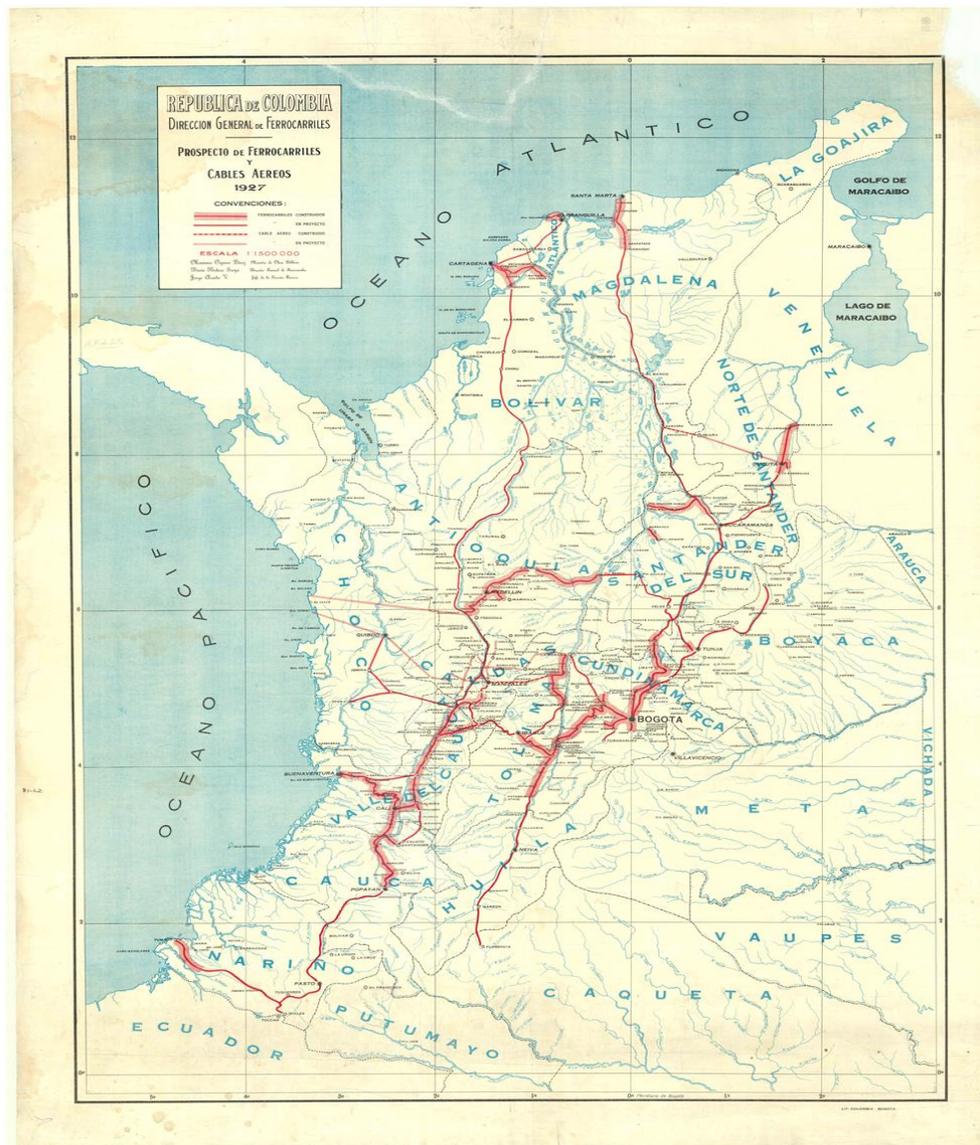
<sup>127</sup> S. P. Solano D, “El puerto, espacio polifuncional”, p.10.

<sup>128</sup> Wilson Blanco Romero, “Cartagena tuvo tren”, en *Huellas* n.º41, Barranquilla, Universidad del Norte, 1994, p.29.

<sup>129</sup> Eduardo, Lemaitre, “Cartagena en el siglo XX”, en *Breve historia de Cartagena de 1501-1901*, Bogotá, ediciones del Banco de la Republica, 1979, p.190.

enteramente por Barranquilla, convertía al ferrocarril Cartagena-Calamar en un sistema de comunicación simplemente local.<sup>130</sup>

Mapa N° 5



Se puede apreciar el proyecto del Ferrocarril para unir a la ciudad de Cartagena con el Ferrocarril de Antioquia.

Fuente: Archivo General de la Nación, (Bogotá, Colombia) (AGN), Sección Mapas y Planos (SMP), fondo Mapoteca, Ref. 1277, Colombia, Prospecto de Ferrocarriles y Cables Aéreos 1927.

<sup>130</sup> E. Lemaitre, “Cartagena en el siglo XX”, p.190.

Con la inauguración del tren llegó la recuperación económica de Cartagena; hacia el cierre del siglo XIX su puerto volvió a cobrar importancia en el comercio nacional, y también se produjo la consolidación de Calamar como puerto fluvial de Cartagena, en el bajo Magdalena. Con este sistema moderno de comunicación llegaron los materiales de construcción y una plétora de nuevas técnicas destinadas a cambiar para siempre el ámbito socioeconómico del desarrollo urbano y el rostro de la arquitectura.<sup>131</sup>

Originalmente construido por un concesionario norteamericano, el ferrocarril fue vendido en 1906 a una firma británica, la Cartagena Railway Company, que más tarde se convertiría en la Colombia Railways & Navigation Company. Esta firma era la mayor compañía transportadora en el Magdalena, con una fuerte participación en la navegación por el Canal del Dique, que corría paralelo al ferrocarril.<sup>132</sup>

#### MAPA N°6 FERROCARRIL CARTAGENA- CALAMAR



Fuente: mapa de Frederick A. A. Simons, 1895, BLAA, Bogotá  
<http://babel.banrepcultural.org/digital/iiif/p17054coll13/139/full/full/0/default.jpg> 04/11/2020

<sup>131</sup> Álvaro de J. Rojano Osorio, Crónicas del Caribe Colombiano, en *Revista Cultural Contestarte* N°18 <https://revistacontestarte.com/el-ferrocarril-de-cartagena-acalamar/13/04/2021>

<sup>132</sup> E. Posada Carbó, en *El Caribe colombiano una historia regional (1870-1950)*, p. 295.

A diferencia del Dique, el tren funcionaba todo el año, en invierno y verano. Impulsó con fuerza el despegue comercial e industrial de la Cartagena de fines del siglo XIX y principios del XX. Para 1910 la ciudad había recuperado el tamaño demográfico de 1810, de más de 20.000 habitantes, pero había perdido casi un siglo y recursos cuantiosísimos en el esfuerzo por hacer navegable para vapores la vía acuática del Dique.<sup>133</sup>

El ferrocarril presentaba ciertos problemas en su operación debido al tiempo de embarque de las mercancías, pero ayudó a tener una buena comunicación con otras poblaciones. Esos pueblos estaban en completa oscuridad antes de que el tráfico se estableciera; en la medida en que entro en funcionamiento el ferrocarril los acercó a la ciudad, y los enlazó a ellos mismos entre sí y fue regando por ellos las semillas del progreso.<sup>134</sup>

Durante sus primeras décadas de funcionamiento el ferrocarril Calamar-Cartagena fue un negocio rentable para sus propietarios. En 1917, por ejemplo, cuando se transportaron 52.615 pasajeros y 46.901 toneladas de carga, los ingresos operacionales netos fueron de \$ 32.223.<sup>135</sup> En el primer período, entre 1921 y 1930, hubo superávit operacional en todos los años, como se observa en el cuadro No.9, con el transporte de 39.708 pasajeros en 1921 y la mayor movilización de carga en 1926 con 118.078 toneladas.

Analizando estas situaciones observamos que estos hechos influyeron para darse una mayor cantidad de ingresos frente a los egresos en 1921 y 1926, presentándose el mayor auge en la actividad comercial por vía férrea. Como se muestra en el cuadro No.7, en 1921 se obtuvo \$131.769 y en 1926 \$183.706, decreciendo para 1929 y 1930, donde también hubo menor transporte de carga y pasajeros. Un cable eléctrico transmitió a Europa la buena nueva de la inauguración del ferrocarril de Cartagena al Magdalena<sup>136</sup>

---

<sup>133</sup> Meisel Roca, Adolfo, Cartagena, 1900-1950: A remolque de la economía nacional, en *Cartagena de Indias en el siglo XX*, 2000. De nuevo, tiene vigencia el dicho de Tomas Cipriano de Mosquera: "El Dique... tumba de tanto dinero"

<sup>134</sup> Archivo Histórico de Cartagena (AHC), "Navegación por el Dique", *Unión Comercial*, 20 de diciembre de 1915.

<sup>135</sup> L.Bell, Colombia, A Commercial and Industrial Handbook, Department of Commerce, Washington, 1921, p. 300.

<sup>136</sup> Archivo Histórico de Cartagena (AHC), Cartagena, *El Porvenir*, 6 de septiembre de 1894.

## CUADRO No. 7 MOVIMIENTO DEL FERROCARRIL CARTAGENA-CALAMAR

Año	Ingresos	Egresos	Ingresos obtenidos frente a Egresos	Pasajeros (Personas)	Carga (Toneladas)
1921	528.903	397.134	131.769	39.708	108.274
1922	291.454	287.115	4.339	28.751	38.379
1923	365.955	292.442	73.513	27.652	57.486
1924	405.113	330.533	74.580	30.304	64.739
1925	562.048	412.127	149.921	29.410	107.080
1926	648.079	464.373	183.706	34.042	118.078
1927	620.797	497.045	123.752	36.250	105.9
1928	675.074	530.989	144.085	32.851	111.008
1929	564.892	459.547	105.345	27.309	87.473
1930	416.345	383.696	32.649	20.923	72.136

Fuente: Alfredo Ortega Ferrocarriles colombianos, Imprenta Nacional, Bogotá, 1949, p. 30; Alfredo Ortega Ferrocarriles colombianos, la última experiencia ferroviaria del país, 1920-1930, Imprenta Nacional, Bogotá, 1932, p. 69. Elaboración propia.

Gracias a la conexión férrea con el río Magdalena, Cartagena comenzó a salir de su pobreza.<sup>137</sup> Entre 1912 y 1951 la tasa de crecimiento de la población de Cartagena fue de 3.2 % anual, la más alta de toda su historia hasta ese momento, en 1912 a 36.632, en 1938 a 84.937 habitantes.<sup>138</sup> Aquí es imprescindible tener en cuenta el contexto nacional, porque si bien es cierto que entre 1912 y 1951 la ciudad vivió una clara aceleración en la tasa de crecimiento de su población, todo el país, y en particular las zonas urbanas, vivieron un proceso similar.<sup>139</sup>

<sup>137</sup> José Vicente Mogollón Vélez, “Breve resumen cronológico de las obras del canal”, en *El Canal del Dique-Historia de un desastre ambiental*. Bogotá, Editorial El Áncora Editores, 2013, p.28.

<sup>138</sup> Meisel Roca, Adolfo, Cartagena, 1900-1950: A remolque de la economía nacional, en *Cartagena de Indias en el siglo XX*, 2000.

<sup>139</sup> Meisel Roca, Adolfo, Cartagena, 1900-1950: A remolque de la economía nacional, en *Cartagena de Indias en el siglo XX*, 2000.

## 2.2. EL FERROCARRIL EN LA RECUPERACION DE LA ECONOMÍA DE CARTAGENA AÑOS 1920-1930

En la década de 1920, la ciudad de Cartagena estaba en proceso de expansión en sus dinámicas económicas, debido a las nacientes fábricas que venían desde finales del siglo XIX y comienzos del siglo XIX, y al despertar de su actividad comercial, además de su índice demográfico después de superar períodos de decadencia, al terminar la guerra de Independencia, siendo desplazada por Santa Marta, a mediados del siglo XIX y luego por Barranquilla a finales de este siglo, pero aun así no pudo superar esta última debido a su buena comunicación con el río Magdalena. Tradicionalmente, la principal actividad económica de la ciudad se relacionaba con el activo puerto sobre el Caribe, y el comercio hacia el interior del país se hacía a través del Canal de Dique, que la conectaba con el río Magdalena.<sup>140</sup> La actividad del puerto se describía en términos de necesidades como las que se señalan aquí: “la construcción de un muelle de madera fuerte con tablonés de tea, tres pulgadas de espesor, que se uniría al muelle actual de la aduana, en dirección de la bahía de las Animas, una bodega o almacén dividido en cuatro departamentos; poner en servicio cuatro lanchas para ejecutar la descarga y carga de los buques que entren al puerto, una plancha de vapor que sirva para remolcar las lanchas de carga; remolcar en el muelle una grúa para alzar los bultos grandes y pesados”.<sup>141</sup>

Los grandes períodos de decadencia dejaron a la ciudad prácticamente en ruinas; esto trajo mejoras en las vías de comunicación, con la adecuación del Canal del Dique, que prácticamente se volvía intransitable en verano, razón por la cual los gobiernos departamentales y nacionales optaron por la construcción de una red férrea que comunicara la ciudad con el río Magdalena. Este proceso mejoró el aspecto económico y su conexión con el interior del país. Como Cartagena dependía en alta medida de este canal, que con frecuencia se tapaba por los períodos de sequía o por llenarse de malezas, la mayor obsesión de todo el siglo fue dragar y mantener el canal para hacerlo navegable.<sup>142</sup> El ferrocarril que

---

<sup>140</sup> Silvia Arango Cardenal. “Cartagena en el siglo XIX (1821-1911)”. En: *Ciudades en paralelo*, n ° 47-48, diciembre de 2013. Cartagena -Veracruz. Ciudades portuarias en la globalización. páginas. 68-91; p.76.

<sup>141</sup> Archivo Histórico de Cartagena, *Gaceta Departamental*. “contrato”, Cartagena, agosto 11 de 1921. pp. 1-2.

<sup>142</sup> S. Arango, “Cartagena en el siglo XIX (1821-1911)”, p.76.

unía a Cartagena con Calamar (su puerto sobre el río Magdalena) se construyó muy rápidamente en tres años (1891-1894) para sustituir la dependencia del canal del Dique.<sup>143</sup>

El ferrocarril no solo comunicaba con los municipios cercanos a la vía sino también con barrios cercanos, a la red férrea, por eso no hay que olvidar que este transporte cumplió como un servicio interurbano para transportar a los habitantes desde algunos barrios hasta el centro de la ciudad, a diferencia de pequeños autobuses, automóviles y vehículos de tracción animal que iban en aumento debido a la creciente demanda de la población y no podían acceder a esos sitios. Sin embargo, los problemas del sistema también se evidenciaban en distintos aspectos, como se señala en un periódico de la época: “la empresa no tiene hospital ni médico para sus empleados; los obreros a su servicio que sufren alguna enfermedad o accidente, son enviados por cuenta de ella al hospital de la ciudad”.<sup>144</sup>

---

<sup>143</sup> S. Arango, “Cartagena en el siglo XIX (1821-1911)”, p.78.

<sup>144</sup> Archivo Digital El Tiempo, “Una visita a Cartagena El Ferrocarril”, 4 de marzo, 1918

**CUADRO No. 8**  
**PRINCIPALES INDUSTRIAS DE CARTAGENA EN 1912**

Nombre	Año de Fundación	Número de operarios
Fábrica de Hilados y Tejidos	1892	160
Cartagena Oil Refining Company	1909	60 a 80
Fábrica de Calzado de la Espriella Hermanos	1903	60
Tenería la Constancia	1891	25
Manufacturas de Tejidos de Punto	1909	32
Fábrica de medias de Visbal e Hijos	1908	ND
Fábrica de Sebo	1908	ND
Fábrica de Chocolate	1883	6
Fábrica de bujías esteáricas	1883	16
Fábrica de Muebles	1889	11
Panadería Benedetti	1909	20 a 22
Fábrica de Cigarrillos	1899	ND
Fábrica de Jabones Tres Soles y Sebo Tres Estrellas	1909	18
Fábrica de Gaseosas	1882	ND
Tipografía Mogollón	1906	60

Fuente: José P. Urueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres, *Cartagena y sus cercanías, Tipografía Mogollón, Cartagena, 1912.*

En 1914 con la apertura del Canal de Panamá se renovó el deseo de los cartageneros de luchar por el Canal del Dique y lograron que el Congreso aprobara la Ley 130 de 1915 y creara una Junta de Limpieza y Canalización del Dique, la cual contrató unos estudios para que el canal fuese navegable durante todo el año.<sup>145</sup>

---

<sup>145</sup> María M. Aguilera Diaz, “Antecedentes históricos”. En: *El Canal del Dique y su subregión: una economía basada en la riqueza hidráulica. Documentos de trabajo sobre economía regional, N° 72.* Banco de la República, Centro de Estudios Económicos Regionales (CEERN) Cartagena, Colombia, 2006, p.12.

## Cuadro No. 9

### Ferrocarriles y su longitud en kilómetros (1920-1930)

	1920	1922	1924	1926	1928	1930	Tasa de crecimiento
Antioquia	242	242	242	248	289	320	24,38%
Barranquilla	28	28	28	28	28	28	0,00%
Caldas	31	39	50	83	117	117	73,50%
Cartagena	105	105	105	105	105	105	0,00%
Puerto Wilches	20	27	29	50	72	109	81,65%
Central del Norte	62	62	62	154	172	221	71,95%
Cúcuta	72	72	72	92	92	100	28,00%
Cundinamarca	55	55	55	63	63	75	26,67%
Girardot	132	132	132	132	132	132	0,00%
La Dorada	111	111	111	111	111	111	0,00%
Magdalena	159	180	180	184	184	187	14,97%
Nariño	0	0	0	0	50	95	100,00%
Nordeste	0	0	0	49	75	117	100,00%

Fuente: Juan Pablo Ardila- "Evaluación de la integración de la red ferroviaria 1920". La danza de los millones: ¿una oportunidad malgastada en la búsqueda de un sistema ferroviario integrado?, Univ. de Los Andes, Bogotá

El aumento de la actividad fabril, atrajo también la creación de zonas exclusivas, como la Refinería en Mamonal, para atraer mano de obra y generar ingresos para la ciudad. Sin embargo, la red ferroviaria no incrementó sus líneas durante la década 1920-1930, donde se mantuvo desde el inicio de esta, en 105 kilómetros, por lo que no se convirtió en la solución total de transporte. Al igual que en el resto de ciudades, Cartagena buscaba mejorar las condiciones de vida de sus habitantes con la construcción de redes de acueducto, alcantarillado, redes de alumbrado público gracias a la generación de energía eléctrica, redes de cables submarinos de telégrafos y algunas redes de telefonía.

La transformación del espacio urbano para darle a la ciudad un aspecto más moderno, que también se debió a la destrucción de un gran espacio del patrimonio histórico, con una parte del espacio amurallado, para la adecuación de vías urbanas.

Entre tanto, el ferrocarril contribuyó a fortalecer el comercio que se había perdido a finales de la época decimonónica. En este caso, la llegada de productos provenientes de lugares aledaños a la ciudad y del extranjero hacia el mercado público y la llegada de insumos y equipamientos necesarios para la producción fabril y la infraestructura necesaria para las fábricas en otras ciudades, provenientes de algunas zonas de América Latina, Estados Unidos, Asia y Europa.

El ferrocarril no significó el reemplazo total de otros medios de transporte, existían, todavía, en el transporte fluvial pequeñas embarcaciones de cabotaje en el canal del Dique, animales de carga como caballos, mulos y burros en algunas redes de caminos. Durante las épocas de lluvias los pocos caminos de herradura eran intransitables.<sup>146</sup> Y también se generaban algunas demoras debido al traslado de la carga de una embarcación a los vagones. En 1913, se anunciaba una de estas en el periódico *El Porvenir*:

“Hace pocos días que hicimos eco a una queja general del comercio de esta plaza, ocasionada por la demora que sufren las mercancías en el Muelle de la Aduana demora que no es atribuible a incompetencia del personal de aquella oficina, sino a la estrechez de los muelles y de las bodegas de nuestro puerto marítimo, dando el intercambio que en los últimos tiempos está tomando la importación que se hace por esta aduana”<sup>147</sup>.

Por otra parte, la mayoría de los ríos no eran navegables durante largos períodos del año y a menudo se carecía de los recursos para mantener los canales libres de obstrucciones. La navegación a vapor en la costa se reducía pues a los principales ríos, básicamente el Magdalena y el Sinú, pero incluso allí los obstáculos a superar eran numerosos. El río Magdalena y sus tributarios formaban una vasta región natural y, a la vez, servían para integrar la costa con el interior andino.<sup>148</sup>

Las exportaciones, primero de tabaco y quina y luego de café, habían estimulado el comercio a través del Magdalena hacia los puertos del Caribe. Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, junto con puertos fluviales del interior como Calamar y Magangué, experimentaron un crecimiento importante. Para estas poblaciones, el fácil acceso al río y la comunicación entre el río y el mar eran preocupaciones obvias. La remoción de Bocas de Ceniza y el mantenimiento del Canal del Dique se convirtieron en prioridades públicas para Barranquilla y Cartagena, respectivamente.<sup>149</sup>

La región, cuya prosperidad dependía parcialmente del transporte fluvial, apostó su futuro casi que de manera exclusiva al mejoramiento de las condiciones de navegación del

---

<sup>146</sup> E. Posada Carbó. *El Caribe colombiano una historia regional (1870-1950)*, p. 258.

<sup>147</sup> Archivo Histórico de Cartagena (AHC), *El Porvenir*, Cartagena, abril 19 de 1913

<sup>148</sup> E. Posada Carbó. *El Caribe colombiano una historia regional (1870-1950)*, p. 258.

<sup>149</sup> E. Posada Carbó. *El Caribe colombiano una historia regional (1870-1950)*, pp. 258-259.

Magdalena. Mientras tanto, se desarrollaban rutas alternativas y nuevos medios de comunicación. Desde 1874 Robert Bunch, ministro de la legación británica en Bogotá, sugirió el abandono del Magdalena en favor de otros medios de transporte como la única salida para el aislamiento del interior colombiano.<sup>150</sup>

Después de la apertura del Canal de Panamá en 1914, la discusión sobre los medios de transporte se convirtió en una lucha entre dos rutas: el Caribe y el Pacífico. Hasta entonces la construcción de ferrocarriles se había orientado hacia el Magdalena como la principal arteria comercial. A partir de ese momento los ferrocarriles empezaron a mirar hacia el Pacífico. Esta tendencia se consolidó después de 1930, cuando el programa de obras públicas se centró casi exclusivamente en la construcción de carreteras en el interior.<sup>151</sup>

Otro polo de desarrollo industrial estaba asentado en los dos puertos de la costa atlántica, Barranquilla y Cartagena, donde el gran flujo del comercio de importación y exportación, las inversiones extranjeras en plantaciones, maderas y ganados, y una población que de por sí contaba con bastante movilidad( como ya se ha dicho, no existía en la costa un tipo de hacienda que inmovilizara cantidades apreciables de arrendatarios), a lo cual se sumó el arribo de un núcleo pequeño de inmigrantes sirio-libaneses, judíos del este europeo, alemanes e italianos, que montaron un número apreciable de comercios de importación y varias industrias.<sup>152</sup>

Considero, después del análisis practicado en este capítulo que en el período 1920-1930, que se presentaron una serie de cambios, gracias a la recuperación del dinamismo económico y comercial, por la mejora en las vías de comunicación con el río Magdalena y la adecuación de Cartagena como puerto marítimo. En 1915, en La Machina, se daba a los buques todas las facilidades que necesitaban a fin de que la maniobra del tráfico no sufriera demoras, y esas facilidades se prestaban hasta el punto de trabajar sin interrupción día y noche, siempre que la nave lo requiriera.<sup>153</sup>

---

<sup>150</sup> E. Posada Carbó. *El Caribe colombiano una historia regional (1870-1950)*, p. 259.

<sup>151</sup> E. Posada Carbó. *El Caribe colombiano una historia regional (1870-1950)*, pp.259-260.

<sup>152</sup> Salomón Kalmanovitz, “Capitulo IV: *Los orígenes de la industrialización*”, en *Economía y Nación: Una breve historia de Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo Editores S.A., 1994, p241.

<sup>153</sup> Archivo Histórico de Cartagena (AHC), “El Puerto de Cartagena”, *Unión Comercial*, 21 de septiembre de 1915

Por el tren se transportaban los productos provenientes del interior del país hacia el puerto marítimo de Cartagena, como el café y para el mercado interno. Por este medio de transporte se enviaban las mercancías provenientes del comercio internacional para el interior del país. La carga de exportación era transportada por el Ferrocarril de Calamar en los vapores fluviales de Cartagena desde los lejanos puertos del Magdalena, y era descargada en el muelle fluvial, en bodegas amplias y capaces a cuyo costado queda la línea férrea.<sup>154</sup> De esa bodega a los carros del ferrocarril pasaba sin maltrato alguno y de éstos a las bodegas del barco que había de conducirla a Europa o Estados Unidos.<sup>155</sup> Pero esto era demasiado movimiento para la carga, y Cartagena, deseando salvar estos manejos y favorecer así al comercio del interior, llenaba algunas pequeñas formalidades y hacia pasar la carga directamente de los vapores fluviales o de los carros del ferrocarril a las bodegas del barco marítimo sin sufrir en su trayecto más que un embarque en el puerto de procedencia y un transbordo en el puerto de destino. Ese era el puerto de Cartagena.<sup>156</sup>

Hacia el año de 1918, la cámara de comercio solicitó del representante de la empresa en la ciudad que se llevaran a cabo dos obras que consideraba de mucha importancia para el desarrollo comercial de la localidad: la construcción de un andén en el sitio en donde se verifica el descargue de la mercancía que viene de la Machina, para facilitar el manejo de esta, y también para evitar el deterioro que ella experimenta en las condiciones en que el tiempo es lluvioso, y la construcción de un cobertizo en el mismo lugar denominado “La Aduana.”<sup>157</sup> En el siguiente cuadro (cuadro N°10) se observa detalladamente el itinerario del ferrocarril del muelle de La Machina al puerto fluvial de Calamar. Por lo tanto, el tránsito por el área urbana de la ciudad hacia los municipios cercanos al Canal del Dique.

---

<sup>154</sup> Manuel Pretelt B., “Comercio capítulo V”, En *Monografía de Cartagena*, Cartagena, Tip. El Mercurio, 1929, p. 52

<sup>155</sup> Manuel Pretelt B., *Monografía de Cartagena*, p.52

<sup>156</sup> Manuel Pretelt B., *Monografía de Cartagena*, p.52

<sup>157</sup> Archivo Histórico de Cartagena (AHC), “Flete local de Cartagena”, *La Época*, 2 de octubre de 1918

## Cuadro N° 10

### Distancias de la Línea Férrea Ferrocarril Cartagena- Calamar

De Cartagena a Ternera	11 kms
De Cartagena a El Tanque	15 kms
De Cartagena a Matute	18 kms
De Cartagena a Turbaco	24 kms
De Cartagena a Watts	31 kms
De Cartagena a Arjona	38 kms
De Cartagena a La Viuda	53 kms
De Cartagena a Las Piedras	57 kms
De Cartagena a Arenal	68 kms
De Cartagena a Soplaviento	69 kms
De Cartagena a San Cristóbal	78 kms
De Cartagena a Hato Viejo	86 kms
De Cartagena a Calamar	104 kms
De Cartagena a Muelle Calamar	105 kms

Fuente: Pretelt B., Manuel, Monografía de Cartagena, Cartagena, Tip. El Mercurio, 1929

## CAPÍTULO III

### 3. AUGE OPERACIONAL Y DECADENCIA DEL FERROCARRIL EN CARTAGENA Y EL RESTO DEL PAIS 1920-1930

El período comprendido entre mediados de 1928 y mediados de 1933 (fin del gobierno conservador de Miguel Abadía Méndez y primeros tres años del gobierno liberal de Enrique Olaya Herrera) enmarcó la crisis económica más grave y, por ende, más trascendental de Colombia en lo que va corrido del presente siglo. Durante esos cinco años el país padeció la secuencia de una recesión seguida por la crisis mundial. En efecto, desde mediados de 1928 y hasta septiembre de 1929 la economía acusó una recesión, a pesar del auge económico que se experimentaba, en términos generales, en la economía internacional. Y a continuación, entre octubre de 1929 y mediados de 1933, el país soportó de manera intensa la crisis mundial desatada en los Estados Unidos, ya en aquel entonces la primera potencia económica del orbe.<sup>158</sup>

La economía colombiana gozó de una fase de expansión notable entre 1922 y mediados de 1928, gracias a dos factores que jugaron el papel de motores y condiciones de auge: el aumento en los precios externos del café, principal producto de exportación, y un creciente flujo de crédito externo al sector público y a la banca.<sup>159</sup>

A los azares del Magdalena se sobreponía la modernización del transporte colombiano por medio de la construcción de ferrocarriles y carreteras. Por eso, al depositar su futuro casi completamente en el transporte fluvial, la costa llevaba las de perder: el desplazamiento del río por las carreteras y los ferrocarriles tomó así la forma de una inevitable ruta alternativa hacia el Pacífico.<sup>160</sup>

Todas ellas debían superar el déficit en los fondos públicos, los celos regionales, los cambios recurrentes en los cargos ministeriales y las subsiguientes variaciones en las políticas, la falta de experiencia técnica, la corrupción y la ineficiencia. Además, tal como se concibió

---

<sup>158</sup> Carlos Esteban Posada. Cap. 3 “La gran crisis en Colombia: el período 1928-1933”, en *Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria*, Bogotá D.E., Planeta Colombiana Editorial, 1989, p. 77.

<sup>159</sup> C. E. Posada. *Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria*, p. 77.

<sup>160</sup> C. E. Posada. *Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria*, pp. 311-312.

originalmente, las ventajas de Bocas de Cenizas radicaban en el desarrollo del transporte fluvial, de manera que su futuro estaba inextricablemente unido al destino del río Magdalena.<sup>161</sup>

Entre 1925 y 1928 el país recibió un poco más de ciento sesenta millones de dólares en préstamos de largo plazo, y con ellos financió diversos programas de obras públicas en los órdenes nacional, departamental y municipal, respaldó el otorgamiento de crédito bancario doméstico y logró hacer importaciones de bienes y servicios en magnitudes muy superiores a las de sus exportaciones.<sup>162</sup>

Desde mediados de 1928 dos elementos se conjugaron para reducir drásticamente el crédito externo al país: de una parte, las autoridades monetarias de Estados Unidos intentaron refrenar el ímpetu especulativo del mercado financiero de Nueva York mediante alzas en las tasas de descuento de los bancos de la Reserva Federal (que conforman un sistema con características de banco central); de otra parte, en los círculos financieros de Wall Street comenzaba a mirarse con inquietud y recelo la política del gobierno colombiano en materia de obras públicas, crédito externo para financiarlas.<sup>163</sup>

La Gran Depresión empezó a sentirse en el país durante el segundo semestre de 1928, con la Gran Depresión los préstamos del exterior se estancaron y las grandes entradas de capitales para la infraestructura terminaron. La crisis internacional financiera no solo detuvo los préstamos extranjeros, sino que también la expansión de la red ferroviaria. En general los ingresos ferroviarios comenzaron a declinar en los primeros años de la década de los treinta, los más afectados fueron los llamados ferrocarriles cafeteros: Antioquia, La Dorada, Pacifico, y Caldas. De igual forma, la participación de los ferrocarriles durante la década de los años treinta se redujo, esto debido a un cambio en la política gubernamental, entre 1930 y 1950 se construyeron menos de 700 kilómetros de vías férreas,<sup>164</sup>

---

<sup>161</sup> C. E. Posada. *Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria*, p. 312.

<sup>162</sup> C. E. Posada. *Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria*, p. 78.

<sup>163</sup> C. E. Posada. *Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria*, p. 80.

<sup>164</sup> Juan N. García Valenzuela y Daniel E. Bernal Chaparro, “Descripción histórica: Ferrocarriles Nacionales de Colombia”, en *Ferrocarriles en Colombia Infraestructura perdida*, Universidad de la Salle/ Facultad de Economía, Bogotá, p.56.

### 3.1 INICIO DE LA CRISIS DE LOS FERROCARRILES:

La recesión del país fue agravándose a lo largo de 1929 hasta tal punto que diversos comentaristas de la época comenzaron a designar la coyuntura del país con el nombre de crisis. De todas maneras, sí puede señalarse el mes de octubre de 1929 como un momento de iniciación de ésta, habida cuenta de algunos elementos acaecidos al iniciarse el último trimestre de ese año.<sup>165</sup>

Las repercusiones del hundimiento del mercado financiero de Nueva York sobre la economía colombiana no se limitaron al ámbito cafetero. Se acentuó aún más la baja de las cotizaciones de los bonos y cédulas colombianos que se habían colocado en momentos más propicios, ante lo cual tuvo que suspenderse la captación, ya de por sí magra y declinante, de créditos para los sectores público y bancarios del país.<sup>166</sup>

El estancamiento de la actividad económica y del ingreso real y su posterior caída fueron las principales causas de la depresión de las importaciones reales de bienes y servicios a lo largo del cuatrienio 1929-1932. No bastó, pues, con la caída general de los precios de los bienes importados, así que las cantidades importadas de bienes de consumo, insumos y bienes de capital se redujeron, pero, en promedio, con una intensidad mayor que la soportada por el ingreso real del país. Al caer de manera drástica el valor de las importaciones se generó, desde 1930 y hasta el fin de la crisis, un exceso en el valor de las exportaciones sobre las importaciones<sup>167</sup> (cuadro No. 3). Empero, este superávit fue demasiado pequeño para neutralizar el drenaje de reservas internacionales del Banco de la República por cuenta del servicio de la deuda externa y de las remesas de utilidades y transferencias de capitales.<sup>168</sup>

Durante la década de 1920, la bonanza económica fue aprovechada hábilmente, por el gobierno de Pedro Nel Ospina (1922-26), para mejorar los niveles de inversiones en infraestructura. Desafortunadamente, aunque los ferrocarriles recibieron una porción importante de los dineros pagados por la indemnización de Panamá (65%), el manejo se hizo de manera desordenada y atomizada, dado que entre 1923 y 1928, el Congreso cambió 4

---

<sup>165</sup> C. E. Posada. *Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria*, p. 82.

<sup>166</sup> C. E. Posada. *Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria*, p. 83.

<sup>167</sup> C. E. Posada. *Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria*, p. 83.

<sup>168</sup> C. E. Posada. *Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria*, p. 88.

veces la administración de los ferrocarriles, lo que llevó a un re-direccionamiento de la inversión hacia las carreteras, afectando en el largo plazo el desarrollo ferroviario colombiano.<sup>169</sup>

Sin embargo, a Pedro Nel Ospina se debe lo que pudo ser el planteamiento de una 'red ferroviaria nacional', al presentar al Congreso una Ley de Ferrocarriles, Ley 102 de 1922, que le facultaba para hacer un empréstito por 100 millones de dólares para cumplir sus proyectos ferroviarios. El sistema financiero mundial no respondió bien a las solicitudes y mediante las leyes 60, 62, 65, 67, 69, 71, 80 y 98 de 1923 hubo de usarse parte de la indemnización citada. Se invirtió en ferrocarriles el 60,4%, el 23,8% para la creación del Banco de la República y un Banco Agrícola Hipotecario, y el 15,8% restante se empleó en Bocas de Ceniza, el Canal del Dique, cables aéreos y otras obras<sup>170</sup>

Así mismo, la década de 1930 significó enfrentar los efectos de la crisis económica y de la contracción fiscal y económica del país.<sup>171</sup>

### 3.2 CRISIS DE LOS FERROCARRILES AÑOS 1930

Después de 1930 se asignaron las inversiones en infraestructura en su mayoría a la construcción de carreteras; de hecho la participación de la inversión ferroviaria en la inversión total en infraestructura de transporte terrestre se redujo de 60% en 1930, décadas en las cuales se realiza una importante inversión, pero a su vez, es en la década de los años treinta que se cambia de políticas respecto a la infraestructura, dando más importancia a las carreteras y generando con esto el último punto de quiebre para los ferrocarriles dentro de nuestra nación.<sup>172</sup>

Al tiempo que se construían caminos y ferrocarriles para conectar las áreas productoras del interior andino con Buenaventura, las comunicaciones entre el interior y el Caribe estaban reducidas al río Magdalena. Gradualmente, las exportaciones de café se desviaron hacia la

---

<sup>169</sup> J. S. Correa. *Trenes y puertos en Colombia: El Ferrocarril De Bolívar*, p.25.

<sup>170</sup> Arias de Greiff, Jorge, "1920 la era de Whurst-Ospina", en: *Ferrocarriles en Colombia-1836-1930*, banco de la República, Bogotá, editorial Credencial, 2011.

<sup>171</sup> J. S. Correa. *Trenes y puertos en Colombia: El Ferrocarril De Bolívar*, p.25.

<sup>172</sup> J. N. Valenzuela y D. E. Bernal Chaparro. *Ferrocarriles en Colombia Infraestructura perdida*, p.56.

ruta del Pacífico, con lo que el comercio por los puertos del Caribe, que hasta entonces había sido uno de los principales estímulos para el crecimiento, sufrió una relativa decadencia.<sup>173</sup>

La ampliación de la infraestructura ferroviaria nacional no suplió los requerimientos de una población creciente y se orientó al transporte de mercancía (principalmente el café) desde los centros de producción hacia los principales puertos de la costa caribe colombiana.<sup>174</sup>

En el desarrollo del sistema de transportes, conviene resaltar tres hechos importantes:

-El primero fue el vuelco en la política estatal en los años treinta hacia el fomento de las carreteras. Este cambio permitió el acceso de un mayor número de localidades al transporte moderno, sin los costos elevados que representaba en Colombia la extensión de la red ferroviaria. Las recuas de mulas fueron sustituidas así por los camiones en el transporte del grano entre las localidades y los principales centros comerciales. Este cambio operó mucho más lentamente en el acarreo entre la finca y la localidad, que se siguió haciendo a lomo de mula, especialmente entre los productores más pequeños.

-La consolidación de Buenaventura como el puerto cafetero de Colombia fue también un hecho sobresaliente. Para fines de los años cincuenta, dicho puerto movilizaba más del 80 % del café colombiano. El acceso a Buenaventura, primero por ferrocarril y después por carretera, permitió desplazar gran parte del transporte a través del río Magdalena, sujeto a grandes dificultades de navegación desde la década del cuarenta, a los altos costos de transbordo y seguro (debido en este último caso al manejo descuidado y al saqueo de las mercancías) y la ausencia de una buena vía alternativa a la Costa atlántica.

Por último, conviene destacar la creación de la Flota Mercante Gran colombiana en 1946. La discriminación en los fletes marítimos por parte de las empresas navieras fue uno de los focos de conflicto entre la Federación y los grandes exportadores privados en los años treinta, y una de las bases del predominio en el negocio de exportación de las casas extranjeras y de algunas nacionales con amplios contactos en el exterior.<sup>175</sup>

---

<sup>173</sup> C. E. Posada. *Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria*, p. 442.

<sup>174</sup> Mario De La Puente. *Vías Férreas en Colombia 1920-1940: Muy Poco y Muy Tarde*, Universidad del Norte, 10-11-2016.

<sup>175</sup> José Antonio Ocampo, Cap. X “La consolidación de la industria cafetera. 1930-1958”, en *Nueva historia de Colombia, Vol. V Economía, café, industria*, Bogotá D.E., Planeta Colombiana Editorial, 1989, p. 77.

La inversión en vías férreas sufrió volatilidades muy importantes debido a la escasez de recursos para el mantenimiento de las vías limitando su capacidad instalada. Se infiere que la falta de planeación estratégica sumado a una débil institucionalidad por parte del gobierno central en la defensa de sus intereses frente a empresas extranjeras en litigios terminó por afectar de forma negativa al sector. El dinamismo de los años anteriores se vio detenido como consecuencia de la crisis de 1929, pues el gobierno nacional cancelo todos los contratos de construcción y eliminó todo el subsidio de transporte a los gobiernos departamentales con el propósito de centralizar la política ferroviaria.<sup>176</sup>

Luego de adelantar el análisis del auge y decadencia de los ferrocarriles, en el período 1920-1930 considero que la economía colombiana tuvo su auge en este período. Después de la Primera Guerra Mundial, para proveer los productos manufactureros y el café hacia Estados Unidos y Europa. Las políticas económicas durante esta década se orientaron a la adecuación de las vías de comunicación, con el fin de acortar las distancias y el tiempo, al llegar a los puertos fluviales y marítimos, como: vapores, carreteras y ferrocarriles. Estas eran las exigencias del comercio internacional y tratar de salir del estancamiento en que estaban las vías de comunicación.

Gracias a las gestiones de las políticas económicas de los presidentes en esta década, orientadas en su mayoría, a mejorar las redes de comunicación, un factor determinante en la economía colombiana fue la indemnización por la pérdida de Panamá, donde gran parte de esos rubros se usaron para la financiación, en la construcción de los ferrocarriles y la adecuación de las vías férreas existentes, la adecuación de los puertos marítimos y fluviales, las líneas telegráficas y redes de servicio público.

A finales de los años 20 y comienzos del 30, el Estado inició la construcción de algunas carreteras y adecuar los caminos de herradura, debido al crecimiento del parque automotor y el uso de medios tradicionales de transporte aún ya existentes (carretas, caballo, burros y recua de mulas).

---

<sup>176</sup> J. S. Correa, "Colombia", p.145.

El Estado colombiano se endeudó tanto, que la crisis del 29 dejó varios proyectos de obras públicas paralizados y una caída en las exportaciones de café, debido a la falta de liquidez porque se redujeron los ingresos provenientes de la venta de café al mercado internacional, los cuales eran invertidos en el desarrollo, también, de las obras públicas y la puesta en marcha de una política de intervención estatal en aras de nacionalizar los sistemas de transporte, que se encontraban, en su mayoría en manos de compañías extranjeras, debido a que no se contaba la técnica necesaria para estos.

A finales de la década de los años 20, las principales ciudades de Colombia contaban con líneas férreas, redes de camino de herradura, pocas carreteras y transporte público (autobuses y tranvías). En el caso de Cartagena, el ferrocarril ayudó a mejorar la conexión con el río Magdalena, a través del puerto fluvial de Calamar, para luego recibir productos provenientes del interior y enviarlos al puerto marítimo y viceversa. En 1927, en la prensa se hablaba del dragado de la bahía y se mencionaba que “para esta importantísima obra el ministerio estaba esperando las propuestas de las casas especializadas en esta clase de trabajos y fundamentalmente esperaba que no terminara el año sin que se haya cerrado el contrato”<sup>177</sup>. Todo lo anterior se da en el contexto de la adecuación de los puertos y ferrocarriles en el país.

Según el autor Alfredo Ortega, en caso de que se estableciera un nuevo ferrocarril, fuera de la zona privilegiada fijada en el contrato para este, la empresa le prestaría al nuevo ferrocarril amplias facultades en sus muelles y línea, bajo términos semejantes a los demás embarcadores o importadores, y si esto no conviniera a los intereses de la actual empresa, podrá ésta permitir a la nueva Compañía del Ferrocarril la construcción de muelles para su uso especial, exigiendo el pago de una indemnización, que se fijaría de acuerdo con el Gobierno.<sup>178</sup> Pero en Cartagena también se desarrolló un proyecto que se estaba materializando en materia de transporte. El Ferrocarril Central que se construía en territorios de Bolívar, y comprendía 300 kilómetros con una pendiente máxima del 1 por 100, hasta el Dique, y de ahí en adelante se reducía al medio por ciento.<sup>179</sup> Fue una de las líneas para

---

<sup>177</sup> Archivo Digital El Tiempo, “Dragado de la bahía de Cartagena”, 10 de octubre de 1927

<sup>178</sup> Alfredo Ortega Díaz, “Capítulo XVII: Historia del ferrocarril de Cartagena”, en *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, Vol. XXVI, Bogotá: Imprenta Nacional/ Biblioteca Nacional de Colombia, 1923, p.350

<sup>179</sup> Archivo Histórico de Cartagena (AHC), “El Ferrocarril Central de Bolívar”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 5 de junio de 1926

integrar con las demás vías férreas hacia el interior y la comunicación hacia el Pacífico con el puerto de Buenaventura, y para integrar el resto del territorio nacional por medio de otros corredores férreos. En 1927 se decía en *El Mercurio*, “el Ministro de Obras Públicas, general Franco se ha dado cuenta de la importancia inmensa que tiene el ferrocarril troncal de Occidente, cuyo puerto marítimo y estación terminal será Cartagena”<sup>180</sup>.

## CONCLUSIÓN

A finales del siglo XIX y principios de los años 20 del siglo XX, muchos gobernantes se enfocaron en el sector agroexportador y una de las políticas era adecuar las vías de comunicación ya existentes y comunicar con un determinado puerto fluvial y marítimo sin dificultades. Pero, estas no se hicieron esperar, debido a la topografía del país, que era un obstáculo para adaptarse a las exigencias del comercio internacional.

A parte de la topografía, Colombia enfrentaba otra dificultad, las continuas guerras civiles que dejaron al país, casi en la ruina y debido a esto no se llevaban a cabo las obras públicas necesarias para adecuar las comunicaciones. La pobreza del Estado y la falta de capital, en general, determinaron una estructura intensiva en trabajo en los programas de obras públicas, donde eran usuales estándares desiguales y componentes no compatibles, con control foráneo tras el origen de equipos y estructuras de financiación de los proyectos, mayoritariamente ingleses y sólo posteriormente, norteamericanos.<sup>181</sup>

Después de la Primera Guerra Mundial, el país estaba recuperado con los ingresos producto de las exportaciones. En esta época, hubo cambio en las principales ciudades del país, en cuanto a servicios públicos, transporte urbano, calles, redes de comunicaciones, el

---

<sup>180</sup> Archivo Histórico de Cartagena (AHC),” Cartagena, puerto de un gran ferrocarril”, *El Mercurio*, Cartagena, 28 de julio de 1927

<sup>181</sup> Hernando Vargas Caicedo, “De la mula al avión: notas para una infraestructura de transporte en Colombia”, en *Revista de Estudios Sociales*, Bogotá, 12 de junio de 2002, p.19

crecimiento demográfico y la aparición de las fábricas que reflejaban el crecimiento de la vida urbana (automóviles, edificios y alumbrado público).

El transporte férreo no reemplazó en su totalidad, los medios tradicionales de transporte como lo fueron las redes de caminos heredados de la colonia (caminos reales), el uso de carretas, carruajes, la navegación a vapor, las recuas de mulas y cargueros, quienes viajaban hasta los centros de comercio, los puertos fluviales y a las respectivas estaciones del ferrocarril. La fisonomía de la infraestructura básica aquí presentada era, sin embargo, una réplica de los corredores de tráfico colonial.<sup>182</sup>

Aunque el ferrocarril no fue un negocio rentable, debido a varios factores, como por ejemplo el costo de operación, la infraestructura necesaria era importada, la falta de técnicos nacionales hizo que fueran operados por compañías extranjeras y no fue un medio de transporte de mucha importancia ya que no estuvo planeado como un sistema integrado de líneas, sino para hacer determinados recorridos, muchas ciudades y poblaciones tuvieron un gran dinamismo comercial, económico y crecimiento urbano, mejorando la comunicación con algunas zonas apartadas.

En el caso de Cartagena, esta ciudad poseía una arteria fluvial, el Canal del Dique, para comunicarse con el interior del país. Esta vía se vio afectada naturalmente, debido a la sedimentación de este. El ferrocarril durante el decenio 1920-1930, tuvo un superávit operacional porque ayudó a mejorar los ingresos y una buena comunicación con el río Magdalena, por el transporte de grandes volúmenes de mercancías y pasajeros de otras zonas del país.

Actualmente el propósito de establecer e implementar una política nacional de reactivación y consolidación del transporte ferroviario de carga en Colombia es uno de los grandes logros del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018 – 2022, que fue aprobado por el Congreso de la República y sancionado por el presidente de la República Iván Duque.<sup>183</sup> En ese sentido, el impulso que le dará el Gobierno Nacional a este modo de transporte y al multimodalismo

---

<sup>182</sup> H. V. Caicedo, “De la mula al avión: notas para una infraestructura de transporte en Colombia”, p.19

<sup>183</sup> Portal Portuario. Colombia consolidará uso de tren de carga a través de su Plan Nacional de Desarrollo, 30 de mayo de 2019. En: <https://portalportuario.cl/colombia-consolidara-uso-de-tren-de-carga-a-traves-de-su-plan-nacional-de-desarrollo>.

buscará generar mayores posibilidades de transporte de carga para el país, competitividad para los diferentes sectores, generación de empleo en las regiones de influencia de los corredores y más alternativas para la conectividad del país, entre otras, resaltó el Ministerio de Transporte de Colombia.<sup>184</sup>

Colombia según detalló la cartera, ya cuenta con corredores férreos activos en Cundinamarca, Boyacá, Caldas, Antioquia, Santander, Cesar, y Magdalena. “Una de las acciones del Gobierno es buscar el bienestar de los colombianos, brindando oportunidades de progreso para todos. Queremos regiones más conectadas en condiciones de competitividad, donde haya generación de empleo y por ende aumento de riqueza. Aumentar el ingreso de cada persona es una prioridad. En particular, el tren se debe convertir en una oportunidad para todos, en un motor de desarrollo de las regiones”, aseguró el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura de Colombia, Louis Kleyn.<sup>185</sup>

“Con el Plan Nacional de Desarrollo ‘Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad’ llegaremos a ser un gobierno moderno, ágil y eficiente que propende por una institucionalidad pública efectiva. Un estado eficiente contribuye al desarrollo económico y social de un país”, reiteró el presidente de la ANI, Louis Kleyn. El PND brinda importantes herramientas a nivel presupuestal para lograr la reactivación del modo férreo, definiendo que la Nación asume la responsabilidad general del desarrollo de la infraestructura férrea, para lo que sector transporte deberá priorizar desde el 2020, al menos, una partida anual no inferior al 5% del Presupuesto General de la Nación de inversión correspondiente a su cuota sectorial para el desarrollo del modo férreo al tiempo que se garantizará que las tarifas por uso de la infraestructura de transporte ferroviario sean destinadas a la construcción, mantenimiento y operación de los corredores.<sup>186</sup>

En el año 2020, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) tiene a cargo cuatro corredores con más de 1.619 kilómetros de vía, de los cuales 1.121 km están operativos. La concesión

---

<sup>184</sup> Portal Portuario. <https://portalportuario.cl/colombia-consolidara-uso-de-tren-de-carga-a-traves-de-su-plan-nacional-de-desarrollo>.

<sup>185</sup> Portal Portuario. <https://portalportuario.cl/colombia-consolidara-uso-de-tren-de-carga-a-traves-de-su-plan-nacional-de-desarrollo>.

<sup>186</sup> Portal Portuario. <https://portalportuario.cl/colombia-consolidara-uso-de-tren-de-carga-a-traves-de-su-plan-nacional-de-desarrollo>.

del corredor Santa Marta (Magdalena) - Chiriguana (Cesar), que está a cargo de FENOCO, tiene una extensión de 245 km, a través de la que se exporta el mayor porcentaje del carbón del país, allí mismo se construye una segunda línea férrea paralela.<sup>187</sup> Se ha trabajado además en el transporte multimodal, utilizando el Puerto de Capulco sobre el Río Magdalena, para conectar con los puertos marítimos de Barranquilla, y se ha logrado realizar el recorrido del corredor interconectado con el puerto de Santa Marta.<sup>188</sup>

Los anteriores proyectos, van encaminados a fortalecer el sistema ferroviario como transporte de carga, pero su verdadera esencia en el desarrollo del país no se ha implementado.<sup>189</sup> Considero que seguimos en el olvido del sistema ferroviario, han faltado políticas gubernamentales para incentivarlo con el fin de llegar a todos los lugares del país, para conectar las zonas apartadas al desarrollo y mejorar la calidad de vida de sus habitantes, como en el caso de campesinos y comerciantes para sacar sus productos a los centros de distribución y a unos precios razonables.

Colombia se enfrenta al reto de tener más competitividad y participar de forma más activa en la economía internacional. No se trata de dejar de construir carreteras, sino de integrar todos los sistemas para ofrecer mejores y mayores oportunidades de crecimiento. Como afirma Julián Silva, ingeniero experto en movilidad férrea, “después de los problemas históricos que tuvimos, este es el momento de decidir cómo queremos que nos vea el mundo”.<sup>190</sup>

---

<sup>187</sup> Portal Portuario. <https://portalportuario.cl/colombia-consolidara-uso-de-tren-de-carga-a-traves-de-su-plan-nacional-de-desarrollo>.

<sup>188</sup> Portal Portuario. <https://portalportuario.cl/colombia-consolidara-uso-de-tren-de-carga-a-traves-de-su-plan-nacional-de-desarrollo>.

<sup>189</sup> Revista Semana, Ferrocarriles, ¿al borde de la muerte?, 04-10-2018. <https://www.semana.com/contenidos-editoriales/infraestructura-la-transformacion-de-un-pais/articulo/el-estado-de-los-ferrocarriles-de-colombia/563110/> 13/04/2021

<sup>190</sup> Revista Semana, Ferrocarriles, ¿al borde de la muerte?, 04-10-2018.

## BIBLIOGRAFIA

### FUENTES PRIMARIAS:

Archivo Digital El Tiempo, 4 de marzo 1918

Archivo Digital El Tiempo, 28 de septiembre de 1924

Archivo Digital El Tiempo, 10 de octubre de 1927

Archivo General de la Nación, sección república, fondo ferrocarriles

Diario de la Costa, Cartagena, 19 de enero de 1925, Archivo Histórico de Cartagena

Diario de la Costa, Cartagena, 5 de junio de 1926, Archivo Histórico de Cartagena

El Mercurio, Cartagena, 29 de junio de 1927, Archivo Histórico de Cartagena

El Mercurio, Cartagena, 22 de junio de 1927, Archivo Histórico de Cartagena

El Mercurio, Cartagena, 28 de julio de 1927, Archivo Histórico de Cartagena

El Mercurio, Cartagena, 19 de agosto de 1927, Archivo Histórico de Cartagena

El Porvenir, Cartagena, 6 de septiembre de 1894, Archivo Histórico de Cartagena

El Porvenir, Cartagena, abril 19 de 1913 Archivo Histórico de Cartagena

El Porvenir, Cartagena, 18 de mayo de 1921, Archivo Histórico de Cartagena

Gaceta Departamental, Cartagena, agosto 11 de 1921. Archivo Histórico de Cartagena

La Época, Cartagena, 25 de septiembre de 1924, Archivo Histórico de Cartagena

La Época, Cartagena, 2 de octubre de 1918, Archivo Histórico de Cartagena

Pretelt B., Manuel, Monografía de Cartagena, Cartagena, Tip. El Mercurio, 1929

Ortega Díaz, Alfredo, Ferrocarriles colombianos: resumen histórico, Vol. XXVI, Bogotá: Imprenta Nacional/Biblioteca Nacional de Colombia, 1923

Unión Comercial, 20 de diciembre de 1915. Archivo Histórico de Cartagena

Unión Comercial, 21 de septiembre de 1915 Archivo Histórico de Cartagena

Urueta José P. y Eduardo G. de Piñeres (Ed.). Cartagena y sus cercanías: guía descriptiva de la capital del departamento de Bolívar 2° Ed, Cartagena, Tipografía de vapor “Mogollón”, 1912

#### FUENTES SECUNDARIAS:

Aguilera Díaz María, “Antecedentes históricos”. En: El Canal del Dique y su subregión: una economía basada en la riqueza hidráulica. Documentos de trabajo sobre economía regional, N° 72. Banco de la República, Centro de Estudios Económicos Regionales (CEERN) Cartagena, Colombia, 2006

Arango Cardenal Silvia. “Cartagena en el siglo XIX (1821-1911)”. En: *Ciudades en paralelo*, n ° 47-48, diciembre de 2013. Cartagena -Veracruz. Ciudades portuarias en la globalización. páginas. 68-91

Arias de Greiff, Gustavo. La Mula de Hierro, Santa Fe de Bogotá Carlos Valencia Editores, 1986

\_\_\_\_\_. La Segunda Mula de Hierro, Bogotá, Panamericana Formas e Impresiones, 2006

Blanco Romero, Wilson. “Cartagena tuvo tren”, en Huellas n°41, Barranquilla, Universidad del Norte, 1994, pp. 28-32

Colombia 200 años de identidad 1810-2010. Tomo III: Los Años del Ruido 1910-1960, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia/Revista Semana, agosto 16 a 23 de 2010

Correa, Juan Santiago, “Colombia”, en Sandra Kuntz Ficker, (Coord.). Historia Mínima de la Expansión Ferroviaria en América Latina 1°ed., México D.F, 2015, pp. 137-167

García Valenzuela, Juan N, y Bernal Chaparro, David E, Ferrocarriles en Colombia Infraestructura perdida, Bogotá, Universidad de la Salle/Facultad de Economía, 2017

Jiménez, Magdalena, vías de comunicación desde el virreinato hasta la aparición de la navegación a vapor por el Magdalena”, en Historia Crítica n.º2, Bogotá, Universidad de los Andes/ Facultad de Ciencias Sociales, 1989, pp. 118-125

Kalmanovitz, Salomón, Economía y Nación: Breve Historia de Colombia, Bogotá, Tercer Mundo Editores S.A., 1994

Machado C, Absalón, “El café en Colombia a principios del siglo XX”, en Gabriel Misas Arango (ed.), Desarrollo Económico y Social en Colombia siglo XX, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2001, pp. 77-96

McGreevey William P, Historia Económica de Colombia, 1845-1930, Bogotá, Universidad de los Andes/Ediciones Uniandes, 2015

Meisel Roca, Adolfo. “Cartagena 1900-1950: A remolque de la economía nacional”, en Cuadernos de Historia Económica y Empresarial, Centro de Investigaciones Económicas del Caribe Colombiano N°4, Cartagena de Indias, Banco de la Republica, noviembre de 1999.

Meisel Roca, Adolfo, María Teresa Ramírez y Juliana Jaramillo. “Muy tarde, pero rentables: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950. en Cuadernos de Historia Económica y Empresarial, Banco de la Republica, Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER) N°34, Cartagena de Indias, Banco de la Republica, octubre de 2004

Meisel Roca, Adolfo, María Aguilera Díaz, “La economía de Cartagena y los beneficios de la apertura en Banco de la Republica, Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER)-Cartagena, Cartagena de Indias, julio de 2004

Meisel Roca, Adolfo. “Cartagena 1900-1950: A remolque de la economía nacional”. En: Cuadernos de Historia Económica y Empresarial, Centro de Investigaciones Económicas del Caribe Colombiano N°4, Banco de la Republica, Cartagena de Indias, noviembre de 1999.

Meisel, Roca, Adolfo, María Teresa Ramírez y Juliana Jaramillo. “Muy tarde, pero rentables: los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950. En: Cuadernos de Historia Económica y Empresarial, Banco de la Republica, Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER) N°34, Banco de la Republica, Cartagena de Indias, octubre de 2004

Meisel Roca, Adolfo, María Aguilera Díaz, “La economía de Cartagena y los beneficios de la apertura en: Banco de la Republica, Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER)-Cartagena, Cartagena de Indias, julio de 2004

Nichols, Theodore. Tres puertos de Colombia: estudios sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, Bogotá, Banco Popular, 1973

Nieto, Carlos Eduardo. El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país, Apuntes 24 (1), 62-75, 2011

Ocampo Gaviria, José Antonio (Comp). *Historia Económica de Colombia*, Bogotá, Editorial Planeta-Fedesarrollo, 2007

Ortiz Cassiani, Javier. *Un diablo al que le llaman tren. El Ferrocarril Cartagena-Calamar*, Bogotá, FCE, 2018

Posada Carbó, Eduardo. *El Caribe colombiano: una historia regional 1870-1950*, Banco de la Republica/El Ancora Editores, Bogotá, 1998.

Pérez Toro José Alberto, *Economía cafetera y desarrollo económico en Colombia*, Bogotá, Universidad Jorge Tadeo Lozano Facultad de Ciencias Sociales Programa de Relaciones Internacionales, 2013

Vargas Caicedo Hernando, “De la mula al avión: notas para una infraestructura de transporte en Colombia”, en *Revista de Estudios Sociales*, Bogotá, 12 de junio de 2002