

Colección
Los Caminos
de Hierro 5

Juan Santiago Correa R.



De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012)



Colegio de Estudios
Superiores de Administración



**Colegio de Estudios
Superiores de Administración**

El Colegio de Estudios Superiores de Administración -CESA- es una entidad privada, sin ánimo de lucro, fundada en 1974 en Bogotá por un grupo de empresarios y figuras nacionales liderados por los doctores Carlos Lleras Restrepo y Hernán Echavarría Olózaga, con el apoyo del Instituto Colombiano de Administración -INCOLDA- y de la Asociación Nacional de Industriales -ANDI-.

Es una institución universitaria que aglutina a los miembros de su comunidad alrededor del propósito de formar profesionales de la Administración de Empresas, que a la vez sean líderes empresariales, mediante la transmisión de experiencias, conocimientos y valores.

.

**De Buenaventura al Caribe: el
ferrocarril
del Pacífico y la conexión
interoceánica
(1872-2012)**

Juan Santiago Correa R.

385.09861 / C824d 2012

Correa Restrepo, Juan Santiago.

De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012)/ Juan Santiago Correa Restrepo. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA. Dirección de Comunicaciones y Marketing, 2012. 150p.

Colección: Caminos de Hierro.

Descriptores:

1. Ferrocarriles – Historia – Aspectos económicos – Colombia. 2. Desarrollo económico –1872-2012– Colombia. 3. Puertos –1872-2012– Colombia.

© 2012 Colegio de Estudios Superiores de Administración -CESA

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

ISBN: 978-958-8722-27-6

Comunicaciones y Marketing
Cra. 6.^a No. 35-28 Casa Lleras
Comunicaciones@cesa.edu.co
www.cesa.edu.co

Grupo de Investigación en Innovación y Gestión Empresarial.
Línea de Investigación en Economía.
Proyecto: Ferrocarril del Cauca: la conexión interoceánica
Código interno: 30012

Bogotá, D.C., septiembre de 2012

Coordinación editorial:

Departamento de Comunicaciones y Marketing Cesa

Imagen de Portada: B.M.A.G 8915, Pacífico 48, 1926. Acuarela de Gustavo Arias de Greiff

Corrección de estilo, diseño y diagramación: José Ignacio Curcio Penen
Diseño de Portada: Jesús Chaparro Tibaduiza

ePub x Hipertexto Ltda. / www.hipertexto.com.co

Todos los derechos reservados. Esta obra no puede ser reproducida sin el permiso previo escrito

*A Gabriely Alejandro.
Una historia de alegría*

Agradecimientos

A mi abuelo Hernán Restrepo (qepd) por involucrarme desde muy niño en el mundo de los ferrocarriles colombianos; gracias a su vívida memoria y a sus emocionantes relatos pude recorrer con él muchas veces los kilómetros de vías férreas en los que él y su padre, Julio Restrepo, trabajaron por largos años. También debo mi gratitud a Carolina, Alejandro y Gabriel por su compañía y cariño a lo largo de este camino. Así mismo, agradezco a todas las personas que colaboraron o apoyaron este proyecto de una u otra forma; no obstante, la responsabilidad por los aciertos y desaciertos de este texto es sólo mía.

Prefacio

De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012) es el quinto libro de la Colección Los Caminos de Hierro. Este texto culmina la primera parte de la serie, en la cual se analizan los ferrocarriles de Panamá, Bolívar, Antioquia, Santander y del Pacífico, los cuales comenzaron a ser construidos durante gobiernos liberales entre 1850 y 1880. Estas obras simbolizaron la esperanza en la prosperidad y el progreso nacional.

Su construcción comenzó en medio de un proceso de cambio político importante que llevó a configurar al país en un modelo federal, al tiempo que se perfilaba un cambio en las condiciones económicas en términos de una mejora importante en los productos agrícolas de exportación que garantizaron la carga interna de retorno necesaria para hacer atractivos estos ferrocarriles. No obstante, estas líneas no se limitaron a la interconexión de mercados locales con los internacionales, sino que representaron complejos procesos de reordenamiento territorial y, en

algunos casos, de realineamiento de los poderes regionales. En el Gran Cauca esta línea se convirtió en uno de los elementos centrales para el surgimiento de una subregión pujante y dinámica alrededor de un nuevo centro político y económico: Cali.

De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012) permite analizar la vía férrea en operación más antigua del país, y la primera que se entendió como un proyecto de carácter nacional. Esta es una línea férrea que expresa muchas de las virtudes del modelo ferroviario, así como sus peligros más claros.

Juan Santiago Correa R.

Introducción

El ferrocarril del Pacífico, o del Cauca en sus inicios, fue la línea férrea en operación más antigua del país. Su proceso de construcción comenzó en 1872, luego de las de Panamá y Bolívar, y se configuró desde sus inicios como un proyecto ambicioso que, por su dimensión y alcance, permite analizar todos los aspectos de la contratación ferroviaria hasta nuestros días. Como otros proyectos ferroviarios tuvo problemas y aciertos, así como presiones de políticos y terratenientes regionales que hicieron que la ruta tomara una u otra dirección, o que se construyeran ramales innecesarios con el fin de valorizar las tierras por donde pasarían. No obstante, en su momento de mayor operación se convirtió no sólo en una ruta vital para el comercio internacional colombiano, sino que configuró por primera vez una red nacional férrea que conectó al Pacífico con el Caribe y con las principales regiones del occidente del país.

Como se verá más adelante, la construcción y puesta en marcha de este ferrocarril permite evidenciar cómo el empresariado extranjero y el nacional aprovecharon hábilmente un entorno de debilidad institucional para emprender grandes inversiones con pocos riesgos para ellos, financiando un proyecto de modernización y una apuesta por el sector externo a través de una política fiscal altamente regresiva; así mismo, permite analizar el giro que debió tomar el Estado en el siglo XX gracias a unas nuevas condiciones económicas internas y de mercados internacionales, hacia un modelo de construcción, administración y gestión pública con diversos grados de éxito y fracaso.

Esta línea estuvo en el inicio del debate sobre la necesidad de abaratar los costos de transporte y mejorar sensiblemente la eficiencia de los mismos frente a las bonanzas exportadoras que vivía el país desde mediados de la década de 1860. Esto obedeció a que el crecimiento económico fundamentado en una economía de agroexportación requería de la reducción de los fletes de transporte como objetivo prioritario, pues los productos agrícolas presentaban una relación precio-volumen baja, con un castigo muy fuerte en el precio final por los fletes aplicados a largas distancias (de 800 a 2.000 kilómetros), las difíciles condiciones topográficas y los riesgos climáticos importantes.

En este sentido, para la región del Gran Cauca los costos de transporte del café de exportación (si se toma como referencia la ruta de Bucaramanga hasta Bremen) equivalían al 55 o 57% del precio cif, con un promedio de entre 5 a 10 días por cada 30 a 80 kilómetros. Así, el reemplazo parcial de las mulas y de los cargueros humanos por ferrocarriles y por navegación de vapor era una decisión inaplazable⁽¹⁾.

Indudablemente, uno de los mayores problemas que enfrentaba la construcción de líneas férreas en el país era su capacidad fiscal, lo cual fue advertido por Camacho Roldán en las *Memorias de Hacienda* de 1871 donde afirmó:

Ferrocarriles de gran locomoción, como los que se están construyendo en el Perú, o como se han construido en Chile, con un gasto de \$300.000 a 640.000 por legua, es una obra absolutamente superior a nuestros recursos, y pensar en ellos sería poco menos que desear imposibles. Ferrocarriles de más de \$100.000 por legua serían para nosotros una dificultad sumamente grave; pero si se pudiese obtenerlos con un gasto de \$50.000 a 60.000 por legua, deberíamos hacer un esfuerzo supremo para iniciarlos en el país.[\[2\]](#).

En los cálculos de Camacho Roldán estas cifras equivalían, por un escaso margen, a ferrocarriles con una distancia entre rieles de 3 a 4 pies, cuya construcción costaba en Europa entre \$50.000 y \$120.000 por legua, y sugería más bien hacer un esfuerzo en el sistema movido por locomotoras *fairlie* (desarrollado en el país de Gales) que tenían una distancia entre ejes de 2 pies y, que se estaba probando en otras partes de Europa con un costo de alrededor de \$30.000 por legua.[\[3\]](#). El problema de una trocha tan angosta era su limitada capacidad de carga.

Los límites estructurales del país se tradujeron en un incipiente desarrollo de la infraestructura con la construcción de algunas rutas desarticuladas que no configuraron un sistema de transporte nacional interconectado, sino que más bien buscaron conectar algunas zonas de producción de bienes exportables con el mercado internacional. En este sentido, a pesar de ser tramos cortos y desarticulados entre sí, y de presentar promedios de construcción muy bajos comparados con otros países de América Latina, como México, Brasil o Argentina.[\[4\]](#), estas rutas significaron mejoras importantes en el transporte con reducción en los tiempos y en los

costos, lo cual tuvo un impacto en el auge exportador agrícola de principios del siglo XX^[5].

No obstante, junto con la interconexión con algún río navegable o con los puertos marítimos, y con los caminos tradicionales, comenzó a vislumbrarse un rudimentario sistema de transporte que se haría más complejo en las primeras décadas del siglo XX, con la modernización de los viejos caminos convertidos en carreteras y por la ampliación de la red ferroviaria.

La construcción de los ferrocarriles significó un cambio profundo en el desarrollo posterior del sistema de transportes del país puesto que implicó el reemplazo parcial de la movilización de carga por medio de mulas y de cargueros humanos, con lo cual no sólo se obtuvo la reducción en los costos de transporte^[6], sino una reducción inmediata en la vulnerabilidad de las mercancías, pues estos medios de transporte tenían que desafiar peligros que no afrontaban los ferrocarriles, y permitió superar el volumen total de mercancías que se podía movilizar.

Sin embargo, la situación aún era complicada para 1901 cuando la mayor parte de las regiones del país no tenía una conexión ferroviaria, puesto que la distancia a caballo y con buen tiempo entre Ambalema y Manizales podía tomar cuatro días; entre Bucaramanga y Cúcuta, cinco; Cali y Buenaventura, unos cuatro días, Bogotá a Neiva, por tierra, de nueve a diez días, y por tierra y transporte fluvial, de cinco a seis días; Medellín hasta Ayapel, unos trece días; y Tunja a Bogotá^[7], tres días, sólo por mencionar sólo algunos trayectos y, suponiendo buen tiempo.

Durante el gobierno de Rafael Reyes se realizó un esfuerzo importante por impulsar obras de fomento y por crear un nuevo marco legal e institucional que permitiera promover estas iniciativas. En particular, se creó el Ministerio de Obras Públicas con el fin de organizar la

construcción de ferrocarriles acompañado de una efímera legislación que buscó nacionalizar y centralizar el manejo de la política ferroviaria, tratando de abandonar en parte el viejo sistema de concesiones; esto permitió el crecimiento total de la red en 1,6 veces durante su gobierno.

A pesar de este esfuerzo, si se observa el índice latinoamericano de kilómetros de ferrocarril construidos *per cápita* entre 1893-95 y 1919-22, Colombia descendió del cuarto lugar (superando sólo a Ecuador, Haití y Guatemala) al penúltimo lugar, sólo por encima de Haití. Estas cifras sin duda ponen en perspectiva el esfuerzo ferroviario colombiano con respecto al de Argentina, México, Chile o Brasil, los cuales lideraron la vanguardia en la construcción de ferrocarriles en América Latina.

CUADRO I
KILÓMETROS DE FERROCARRIL *PER CÁPITA*
EN AMÉRICA LATINA (1893-95 Y 1919-22)

País	1893-95	1919-22
Haití	0	7
Colombia	15	20
El Salvador	23	23
Ecuador	10	26
Venezuela	33	26
Guatemala	13	35
Nicaragua	44	38
R. Dominicana	24	45
Perú	60	46
Paraguay	48	56
Brasil	95	76
Panamá		78
Bolivia	43	81
Honduras	19	95
Costa Rica	132	112
Cuba	122	119
México	106	120
Uruguay	252	140
Chile	102	152
Argentina	382	286

Fuente: Ocampo, José Antonio. *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*. Bogotá: Tercer Mundo-Colciencias-Fedesarrollo, 1998, p. 53.

Para la década de 1920 la bonanza económica fue aprovechada hábilmente por el gobierno de Pedro Nel Ospina (1922-26) para mejorar los niveles de inversión en

infraestructura en el país. Desafortunadamente, aunque los ferrocarriles recibieron el 65% de los dineros pagados por la indemnización por Panamá, esto se hizo de manera desordenada y atomizada, lo que se conjugó con un redireccionamiento de la inversión hacia las carreteras que habría de afectar en el largo plazo el desarrollo ferroviario. Además, durante 1923 y 1928 el Congreso cambió en cuatro veces la administración de los ferrocarriles, con lo cual la continuidad administrativa se vio seriamente afectada.

En la década de 1930 se enfrentaron los efectos de la crisis económica y de la contracción fiscal y económica del país. Con los nuevos gobiernos liberales se vio también un cambio en el diseño de la política ferroviaria, para lo cual el Congreso promulgó la Ley 29 de 1931, o “de Ferrocarriles”, y la Ley 88 de Carreteras en el mismo año.

Durante el gobierno de Enrique Olaya Herrera (1930-1934), el ministro de Obras Públicas, Germán Uribe Hoyos, canceló todos los contratos de construcción y eliminó todos los subsidios de transporte a los gobiernos departamentales. Por tal razón, Uribe llevó al congreso una propuesta para centralizar la política pública, dándoles a los profesionales una posición dominante en la toma de decisiones, y eliminar la mayor parte del impacto de los políticos acerca de las decisiones sobre inversión^[8]. Esto se concretó con la creación del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales (CAFN), al cual se le dio en sus inicios un carácter técnico para el manejo de la política y la administración ferroviaria, lo cual le imprimió un nuevo dinamismo al manejo ferroviario.^[9]

Entre 1934 y 1935 se construyeron 226 km de ferrocarriles, con una inversión promedio del 0,47% del PIB, mientras se construyeron más de 1.000 km de carreteras, con una inversión pública promedio del 1,41%