

# El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país\*

Carlos Eduardo Nieto

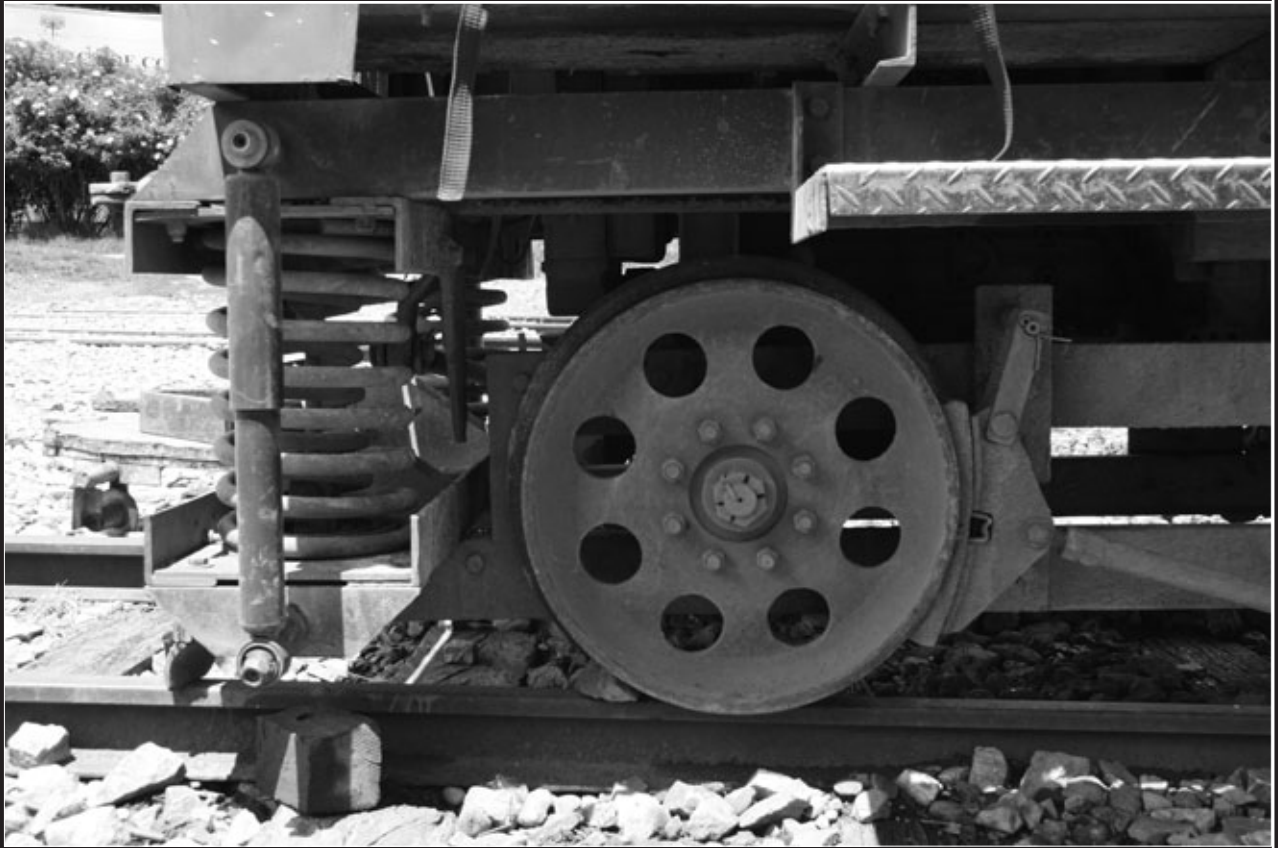
## Preámbulo

El desarrollo del ferrocarril en Colombia es apenas uno de muchos aspectos en los que se puede leer con claridad la búsqueda incesante de un país que sueña con esquemas que lo hagan moderno y eficiente, objetivo esquivo y cambiante que sigue en evolución, pues aún no se logra construir ese esquema a la medida de la variedad geográfica y cultural del territorio. También es un claro ejemplo de logros, yerros, coyunturas, improvisaciones, soluciones ingeniosas, avances y muchos otros momentos que caracterizan este proceso de nacimiento-evolución-madurez y una larga enfermedad terminal, del cual queda una gran cantidad de huellas en el territorio nacional.

A pesar de que la actividad ferroviaria ha llegado a su mínima expresión y de que las actuales generaciones han crecido sin relación directa con este referente, la construcción de la red férrea está anclada a la memoria del país de una manera profunda y representa la huella de tal vez el mayor esfuerzo de Colombia para definir un proyecto de país “moderno”. La visión de nación de un país unificado que en el siglo XIX vislumbraron los primeros dirigentes del período post colonial, se apoyó en este sueño quijotesco que pretendía relacionar adecuadamente un territorio difícil y desarticulado, para poder mejorar su capacidad de intercambio con los vecinos próximos y con el mundo.

Esta construcción, colectiva, en tanto involucró a todas las instancias de la nacionalidad, e histórica, pues fue protagonista de primer orden de buena parte de la vida de la República dejando un punto muy alto dentro del devenir de país, marca una huella muy fuerte en la memoria y la identidad de todo el territorio, que brota en muchos aspectos de la vida cotidiana y que va desde las imágenes del ferrocarril en la numismática, hasta los grandes viaductos; desde relatos en la literatura hasta la incidencia de la red en el paisaje; desde imágenes, muebles e imaginarios, hasta muelles, cables aéreos, puentes, túneles, pasos a nivel y muchos otros elementos conformadores de este sistema. Toda esta amplia gama de elementos construye un relato general sobre la construcción del país y, a su vez, muchas historias locales que estructuran la memoria reciente de pueblos, ciudades y generaciones que vieron en este medio de transporte mucho más que una “mula de hierro” y un chorro de humo: vieron conexiones con otros mundos y sonidos, vieron llegar objetos y culturas foráneas, otros relatos, otros personajes. El ferrocarril es a la República lo que el arriero, el boga o el carguero fueron para el esquema colonial.

\* Cómo citar este artículo: Nieto G., C.E. (2011). El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país. *Apuntes* 24 (1), 62-75.



*Detalle mecánico de un  
vehículo menor*  
Fuente:  
Carlos Nieto, 2011.

Artículo de investigación.

Artículo alimentado por más de 10 años de recopilación de información del sistema ferroviario, acercamiento a sus lógicas y entendimiento de todos sus elementos con visión sistémica. Adicionalmente, con la elaboración de consultorías especializadas sobre el tema.

Recepción: 31 de marzo de 2011

Aceptación: 25 de abril de 2011

## El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país

The Railway in Colombia and the Pursuit of a Country

Estrada de ferro na Colômbia e do exercício de um país

Carlos Eduardo Nieto

heretatis.service@gmail.com

Pontificia Universidad Javeriana

Arquitecto, con estudios de Maestría en Filosofía y título de Maestría en Restauración de Monumentos Arquitectónicos de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá. Docente de esta institución en los programas de Maestría en Patrimonio Cultural y Territorio y del Departamento de Arquitectura de la Facultad de Arquitectura y Diseño. Investigador adscrito al Instituto Carlos Arbeláez Camacho de la Pontificia Universidad Javeriana, con variados temas de trabajo, como son: la Historia de la Restauración en Colombia, Paisajes culturales, Historia de las comunicaciones como eje de la memoria, Patrimonio urbano y la sostenibilidad de los sectores urbanos de interés cultural, e Identidad y territorio.

### Resumen

El ferrocarril en Colombia se desarrolló como una estrategia de fondo para la conformación de un país diverso pero unificado, que buscaba ansiosamente transitar su propio camino a la modernidad. Este recorrido marcó, en los territorios que atravesaba, huellas muy fuertes dentro de la memoria colectiva de la nación. Exaltando esta condición, se realizó un ejercicio de puesta en valor de algunos de sus elementos más evidentes, como son las edificaciones de las estaciones de pasajeros, algunas locomotoras y obras de ingeniería asociadas a su historia, pero no se ha avanzado hacia la formulación de un "patrimonio ferroviario nacional", con una visión más amplia e incluyente. Ante la evidente variedad y complejidad de las huellas dejadas como marcas en los territorios que relacionaba, el sistema ferroviario se define a partir de las relaciones entre sus componentes, las cuales estructuran este concepto de Patrimonio Ferroviario. El artículo propone y sustenta el paso de la visión patrimonial de la arquitectura de las estaciones al de patrimonio ferroviario en Colombia.

**Palabras clave:** Patrimonio ferroviario, Patrimonio industrial, Valoración, Territorio, Ferrocarril, Identidad.

### Abstract

The railway in Colombia was developed as a basic strategy for the creation of a diverse but unified, looking forward to travel its own path to modernity. This trip marked, in the territories crossed, finger very strong in the collective memory of the nation. Exalting this condition, we performed a reevaluation exercise of some of its most evident, as are the buildings of the passenger stations, some locomotives and engineering works associated with its history, but no progress towards developing a "national railway heritage, with a more comprehensive and inclusive. Given the apparent variety and complexity of the traces and marks in the territories he related, the railway system is defined from the relations between its components, which structured the concept of Heritage Railway. The article proposes and supports the transition from patrimonial vision of the architecture of the heritage railway stations in Colombia.

**Keywords:** Railway heritage, Industrial heritage, Territory, Rail, Identity.

### Resumo

A ferrovia na Colômbia foi desenvolvido como uma estratégia fundamental para a criação de um diversificado, mas unificado, ansioso para viajar o seu próprio caminho para a modernidade. Esta viagem marcada, nos territórios cruzados, dedo muito forte na memória coletiva da nação. Exaltando esta condição, foi realizado um exercício de reavaliação de alguns de seus mais evidentes, assim como os edifícios das estações de passageiros, algumas locomotivas e obras de engenharia associados com a sua história, mas nenhum progresso no sentido do desenvolvimento uma "tradição ferroviária nacional, com uma forma mais abrangente e inclusiva. Dada a aparente variedade e complexidade dos traços e marcas nos territórios que ele relacionados, o sistema ferroviário é definido a partir das relações entre seus componentes, que estruturou o conceito de Patrimônio Ferroviário. O artigo propõe e apoia a transição da visão patrimonial da arquitetura das estações ferroviárias do patrimônio, na Colômbia.

**Palavras-chave:** Tradição ferroviária, patrimônio industrial, Avaliação, Planejamento, Rail, Identidade

\* Los descriptores y *key words plus* están normalizados por la Biblioteca General de la Pontificia Universidad Javeriana.

Por esta razón, tales huellas poseen una connotación patrimonial evidente, pero sólo parcialmente valorada hasta el momento. Las más visibles y las únicas hasta ahora reconocidas como tales, son las que conforman el “Conjunto de estaciones del ferrocarril”, declaradas Monumento Nacional –hoy Bienes de Interés Cultural del ámbito nacional–, mediante decreto N° 746 de 1996, por considerar, entre otros, que “los edificios de las estaciones del ferrocarril fueron espacios de gran interacción social y ocupan un lugar destacado en la memoria individual y colectiva de las comunidades en las que se encuentran, por lo que conforman una unidad arquitectónica representativa de una época del desarrollo del país”.<sup>1</sup>

Esta declaratoria en conjunto, la más amplia en cantidad y diversidad de elementos, se da en un momento de claro declive de la actividad ferroviaria. Después de lograr un punto muy alto en su funcionamiento –medido en movimiento de carga y pasajeros– en los años 1974 y 1978,<sup>2</sup> sobreviene una gran caída de la actividad, debida básicamente a la dificultad de renovación y modernización del sistema, y a años de decisiones políticas que privilegiaron las condiciones del transporte por carretera. Por esta razón, en la actualidad el gran conjunto ferroviario recuerda sus mejores días desde la postración que ha generado este tiempo reciente de olvido.

### Algunas notas sobre la evolución del ferrocarril en Colombia

Para dar una idea general de la importancia que esta gesta ha tenido para el país, y de la diversidad de elementos que componen el sistema ferroviario, es importante traer a colación algunos datos históricos relevantes.<sup>3</sup>

#### *El inicio*

Como una respuesta a los vacíos y retos que proponía la configuración de un naciente país fraccionado y diverso, y como una estrategia para lograr la anhelada unificación, Colombia inicia tempranamente proyectos de desarrollo de transporte férreo, comparado con otros procesos de América Latina. Teniendo en cuenta que la primera locomotora rodó en Inglaterra en 1824 y que en el mundo la infraestructura férrea tardaría entre tres y cuatro décadas para extenderse, toma un lugar importante la proyección y construcción,



por parte del gobierno colombiano, del Ferrocarril de Panamá entre 1850 y 1855.

En este contexto, vale la pena recordar que la locomotora de vapor fue inventada en Inglaterra por Richard Trevithick<sup>4</sup> en 1804, pero que fue George Stephenson<sup>5</sup> quien la desarrolló, fabricando en 1814 su primera locomotora de vapor llamada “Blucher”. El mismo Stephenson inauguraría la primera línea de transporte férreo del mundo en 1825, entre Stockton y Darlington, al reemplazar la tracción animal por su máquina de vapor, y posteriormente haría lo propio entre Liverpool y Manchester en 1830. Fruto de este fabuloso invento, Inglaterra tuvo en 1840 una red de 7.250 km de líneas férreas y lideró la rápida expansión del sistema, respaldada en sus recursos técnicos y humanos.

Este nuevo sistema de transporte tendría amplia difusión en toda Europa: En 1832 Francia inauguró su primera línea, entre Lyon y Saint-Étienne; Alemania, para 1860 contaba ya con 11.000 km de líneas férreas; Italia, por su parte, desarrolló su red con algo de atraso, pues en 1870 contaba apenas con 6.000 km. Fuera de Europa es importante mencionar que las redes de India y Egipto, tan reconocidas y vigentes, se iniciaron entre 1853 y 1856, que en 1870 Estados Unidos inició proyectos ambiciosos de interconexión intercontinental, y que en 1880, China inauguró el emblemático trayecto Pekín-Shanghái.

En Latinoamérica sobresale la actuación de una avanzada de ingenieros ingleses, quienes para 1881 ya tenían desarrollada una vasta red férrea en Argentina, y el caso del Ferrocarril Transandino en Perú, dirigido por Henry Meiggs,<sup>6</sup> que se da al servicio en 1884. Por esta misma época se inicia la red férrea en Suráfrica, en cabeza del ingeniero Cecil Rhodes –británico–. Aunque en esta primera etapa todos esos proyectos se iniciaron

**Figura 1:**  
*Estación Los Alpes.*  
*Ferrocarril de la Sabana,*  
*Km 57.*

**Fotografía:**  
Carlos Eduardo Nieto,  
2011.

**1** Considerando N° 2 del Decreto N° 746 del 24 de abril de 1996, “por el cual se declara Monumento Nacional el conjunto de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia”.

**2** En estos años se transportaron más de 1'300.000 ton-km, marcando el punto más alto en el sistema. Tras una caída pasmosa, en 1982 el contador marcó poco menos de 600.000 ton-km. En cuatro años se redujo a menos de la mitad el movimiento en el país.

**3** En este proceso de recolección de información, se traen datos procedentes de autores como Ortega (1920), Mayor Mora (1999), Pérez Ángel (1997, 2006), Betancurt (1995), Bateman (2005) y Arias De Greiff (2006).

**4** Inventor inglés, ingeniero y constructor de máquinas (Illogan, Cornualles, 1771 - Dartford, 1833).

**5** Ingeniero mecánico inglés (Wylam, Nrthumberland, 1781 - Chesterfield, Derbyshire, 1848).

**6** Constructor de muelles y obras marítimas estadounidense (Catskill, New York, 1811 - Lima, 1877).

**7** Congreso de la “República de la Nueva Granada” (1832-1857), de sistema constitucional centralista.

**8** Básicamente por el incremento de las exportaciones de azúcar de Cuba, España da prioridad a la construcción de “Caminos de Hierro”, inaugurando el primer tramo de la línea La Habana-Güines en 1837. Este es considerado como el primer ferrocarril dado al servicio en toda Iberoamérica.

**9** Año en que se crea la Confederación Granadina que luego se denomina Estados Unidos de Nueva Granada (1861) y después, a partir de 1863, figura como Estados Unidos de Colombia hasta 1886 con la promulgación de la constitución centralista de la República de Colombia.

**10** Primero en el territorio continental del actual mapa de la República, después de la “separación” de Panamá.

**Figura 2:**  
*Estación de pasajeros de Mogua y su contexto. Ferrocarril del Norte, Km 76.*  
**Fotografía:**  
Carlos Eduardo Nieto, 2009.



sobre la base técnica de la locomotora a vapor, los adelantos técnicos de los motores eléctricos y de los motores de explosión de gasolina de alta velocidad estuvieron en la mira del proyecto ferroviario. Al respecto es importante señalar que en 1890 ya se estaban haciendo pruebas para elevar la velocidad de funcionamiento de los ferrocarriles en el mundo a 145 km/hora.

Como se puede observar, la primera mitad del siglo XIX dio a luz esta nueva plataforma técnica que hacía posibles los sueños nacionales de países en todo el mundo: era la solución a los problemas de conexión con gran eficiencia y a un bajo costo de funcionamiento. La segunda mitad de ese siglo dio espacio para la explosión del fenómeno férreo y la apresurada expansión de este sistema, adaptándose a las diferentes condiciones geográficas, económicas y sociales de gran variedad de países. La consigna o el sueño eran claros: el ferrocarril hace posible que el comercio y el transporte de pasajeros sea mucho más eficaz, y esto acelera la consolidación de las economías dentro del esquema impuesto por la industrialización.

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-gran colombiana<sup>7</sup> 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>8</sup>

Bajo el esquema federativo que imperó desde 1858<sup>9</sup> hasta la promulgación de la Constitución de 1886, la infraestructura ferroviaria creció obedeciendo 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–. 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.

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. 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.

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.<sup>10</sup> Proyectado para fortalecer a Barranquilla como puerto fluvial de interconexión,

se inicia en 1868 y se da al servicio en 1871 hasta el sitio llamado Puerto Salgar, en la bahía de Sabanilla. Ante la identificación de un mejor sitio para el desembarque, posteriormente se amplía la línea hasta Puerto Belillo y nuevamente se extiende la línea hasta Cupino, actual Puerto Colombia. 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 (1893). Tras algunos tropiezos, la obra fue realizada por el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros,<sup>11</sup> quien resultaría una pieza clave en las decisiones sobre el desarrollo de la red férrea en Colombia.

El Ferrocarril de Antioquia se gesta a partir de la expedición de la Ley 78 de 1866, que autoriza la “apertura de un camino de rieles entre Medellín y un río navegable”. Después de varios estudios se decide que la salida debe buscar el Magdalena y en 1879 se contrata al mismo ingeniero Cisneros, quien escoge el sitio de construcción del nuevo puerto fluvial: Puerto Berrío. En 1880 se inicia la construcción del muelle y el ascenso a la montaña, que se interrumpiría en 1885 cuando llegó al sitio de Pavas. Tras salvar muchos imprevistos técnicos, burocráticos y económicos, se realiza el tramo de Medellín a La Botero –sentido descendente–, llegando hasta el sitio conocido como el paso de “La Queiebra”, donde las condiciones del terreno no permitieron la construcción de los trazos previstos, lo que obligó al funcionamiento de un trayecto terrestre de más de 25 km, entre las estaciones Santiago y Cisneros. La conexión completa Medellín - Puerto Berrío se logra solo en 1929, año en que se termina la construcción del túnel de La Queiebra.<sup>12</sup>

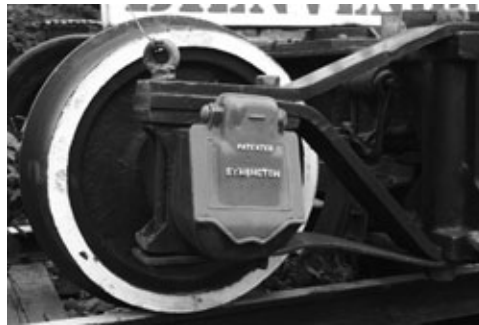
Bogotá, por su parte, empieza a buscar una salida al Magdalena y a partir de 1873 inicia el trámite para su ejecución. Solo en 1881 contrataría al mismo Cisneros para la construcción del primer tramo entre Girardot y Tocaima, de 33 km. Paralelamente se inicia la construcción de la línea de Facatativá a Bogotá por parte del Ferrocarril de la Sabana, tramitado por Cundinamarca.

El Ferrocarril del Norte se inicia con el objeto de relacionar a Bogotá con Boyacá y Santander, y luego concretar una segunda vía al Magdalena, por la ruta del río Carare. Tras una larga gestión, los trabajos se inician en 1884 con el tramo Bogotá-Zipacquirá. Aunque esta línea estaba proyectada



**Figura 3:**  
*Vía Panamericana y Estación de Andalucía, Ferrocarril del Pacífico, Km 275.*

**Fotografía:**  
Carlos Eduardo Nieto, 2000.



**Figura 4:**  
*Detalle mecánico de una locomotora.*

**Fotografía:**  
Carlos Eduardo Nieto, 2011.

para llegar a Bucaramanga, los rieles llegaron solamente hasta Güepsa, Santander (1930).

Ya desde 1870 se venía buscando viabilidad técnica y económica para unir a Cúcuta con Bucaramanga y el Magdalena, pero es solo en 1881 cuando se inicia la obra, desde el sitio de Puerto Wilches, en el Magdalena. Para Cúcuta no solo era importante conectarse con el Magdalena, sino que también era prioritario buscar la interconexión con el sistema férreo venezolano para tener salida al mar por el Golfo de Maracaibo. Por esto, el Ferrocarril de Cúcuta se desarrolla en varias líneas: el tramo entre Cúcuta y Puerto Villamizar hacia el norte, un segundo tramo que buscaba a San Antonio del Táchira hacia el oriente, y posteriormente la línea hacia Pamplona (al occidente). Además de estos tres brazos, el Ferrocarril de Cúcuta realiza la construcción del tranvía de la ciudad. Todos estos proyectos se inician tras el terremoto que sacudió la zona en 1875.

Por la misma época, en 1878, se inicia la construcción del Ferrocarril del Cauca o Ferrocarril del Pacífico mediante la celebración de un contrato con Francisco Javier Cisneros para la construcción de una línea que uniera a Cali y el Valle del Cauca con el puerto de Buenaventura. Las obras se inician y en 1882 se completa el primer tramo entre el puerto y Córdoba, incluyendo el puente El Piñal, sitio de unión entre la isla y el continente.

**11** Ingeniero cubano (Santiago de Cuba, 1836 - Nueva York, 1898). Tuvo gran relevancia en el desarrollo de los ferrocarriles en Colombia. Defensor del uso de la “trocha angosta” para tendidos sobre topografía difícil y en países atrasados, trabajó en los ferrocarriles de Antioquia, del Pacífico, de Girardot, de La Dorada y de Bolívar. Adicionalmente trabajó en obras complementarias como los caminos del Nus, Pavas, Santo Domingo, el telégrafo de Puerto Berrío a Pavas, la construcción del muelle de Puerto Colombia y el tranvía de Barranquilla, y participó en proyectos de navegación por el Magdalena, tanto en transporte de pasajeros como de carga y correo.

**12** Según Bateman (2005), esta fue la “primera obra de ingeniería que atravesó una cordillera” en Colombia.



Figura 5:  
La Cumbre, Valle del  
Cauca. Ferrocarril del  
Pacífico, Km 129.

Fotografía:  
Carlos Eduardo Nieto,  
2000.

Luego de superar los grandes retos técnicos de ascenso y descenso por la cordillera occidental, el tren llega a la ciudad de Cali el 1° de enero de 1915. Tras cumplir este primer objetivo, se construyeron extensiones y ramales que llegaron a Popayán, Cartago, Zarzal, Armenia, hasta lograr la interconexión con el Ferrocarril de Caldas.

Para conectarse apropiadamente con el mercado interno y aprovechar al máximo su puerto marítimo, Santa Marta también inicia las gestiones para construir una línea que buscara el Magdalena. Así, en 1871 se expide la Ley 69, que autoriza la obra, y en 1882 se da inicio a la obra de Santa Marta hacia San Juan de Córdoba –hoy Ciénaga–. Posteriormente esta línea penetraría en la zona bananera a través de múltiples ramales. Los sitios de producción dependían del ferrocarril para el comercio exterior del producto.

Adicionalmente, en 1881 se da inicio al primer tramo del llamado Ferrocarril de La Dorada, que uniría el corredor del Magdalena hacia el sur.

Figura 6:  
Fachada estación de  
Gachancipá. Ferrocarril  
del Nordeste, Km 58.

Fotografía:  
Carlos Eduardo Nieto,  
2011.



Este trazado reforzó la viabilidad del cable aéreo Manizales-Mariquita, otra obra quijotesca que hizo parte del sistema multimodal de transporte de carga que, en su corta vida útil (1921-1940), jugó un papel importante en el desarrollo de las exportaciones cafeteras de la zona.

Con la proclamación de la nueva Constitución de 1886 y las reformas que ésta trajo para la repartición de recursos, los proyectos regionales tomaron un segundo aire hasta finales de siglo, cuando estalla la guerra interna. Todos los tramos avanzaron lentamente hacia su destino final, salvando obstáculos geográficos, técnicos, administrativos y, sobre todo, económicos. El esquema de gestión más usado fue el de concesión o contratos de ejecución con privilegios de operación a término definido.

Como parte de toda esta euforia desatada por la posibilidad de interconexión a nivel internacional, Colombia, mediante Ley N° 08 de 1890, adhiere al proyecto del Ferrocarril Panamericano, proyecto ambicioso que buscaba comunicar los principales centros económicos y poblacionales de Norte, Centro y Suramérica, que obviamente nunca se hizo realidad.

### *Primera etapa de la red interconectada multimodal*

Sobre estas líneas inconclusas y desarticuladas se empiezan a tejer, en un segundo momento, redes que logran un mayor cubrimiento nacional. Es el caso de la ampliación del Ferrocarril de Girardot que se inicia en 1893 con la construcción del puente sobre el Magdalena y la ampliación de las vías hacia Ibagué y Neiva, ofreciendo una salida comercial a los productos de la región. Ésta más tarde se uniría al Ferrocarril de La Dorada, accediendo a otras zonas y puertos fluviales sobre el Magdalena.

El primer proyecto importante de interconexión de redes se inicia con la construcción del Ferrocarril de Amagá, oportunidad para que Medellín mire hacia el sur y abra la posibilidad futura de unirse con el Ferrocarril del Pacífico, logrando la opción de un canal interoceánico desde Buenaventura por vía férrea hasta Puerto Berrío y por vía fluvial al Caribe. Este proyecto, denominado el Ferrocarril de Occidente tardó algunas décadas en materializarse y se encuentra interrumpido desde 1970 por un derrumbe cerca de la estación La Felisa.

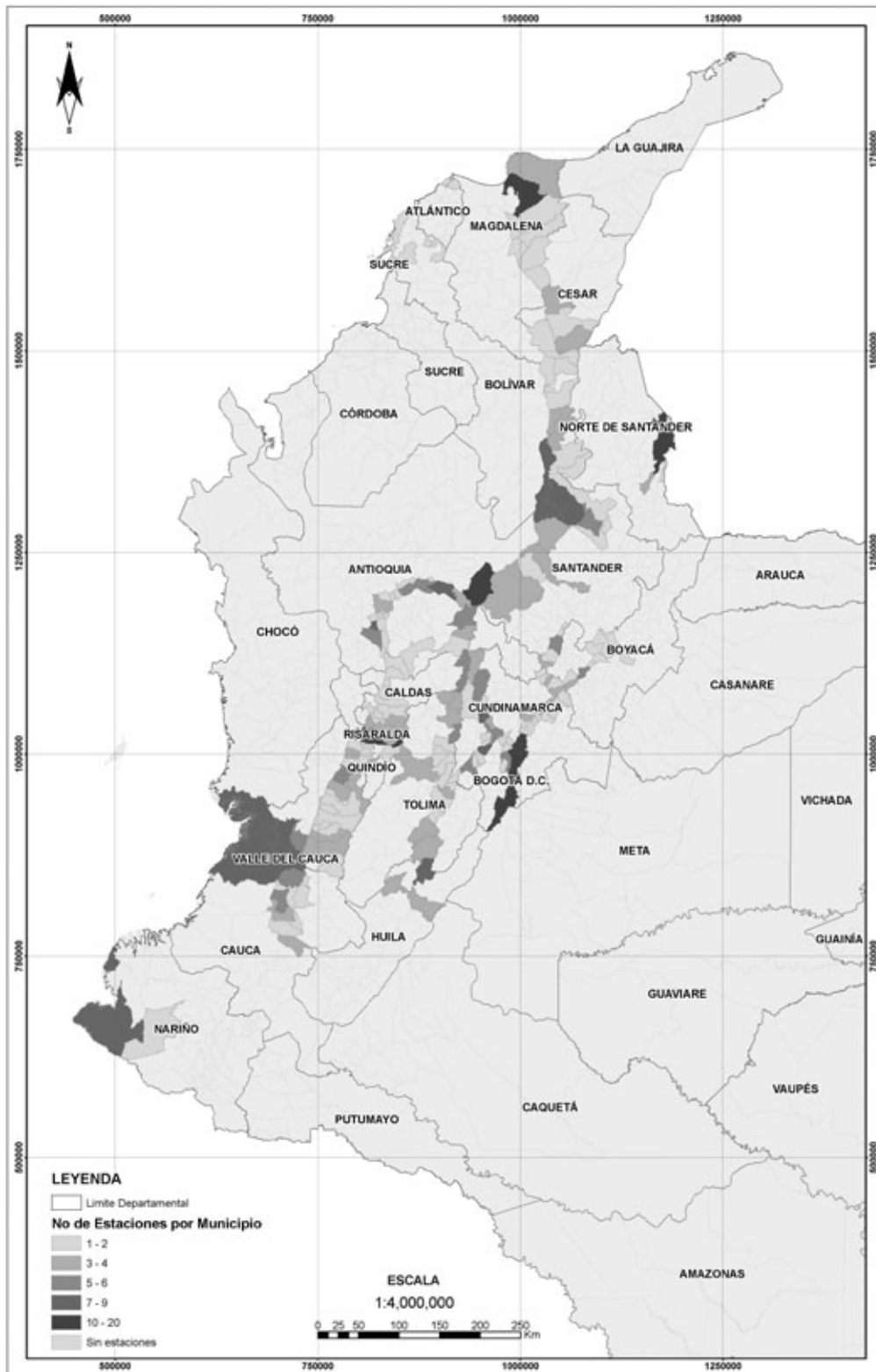


Figura 7:  
*Ubicación de la red férrea por municipios.*  
Fuente:  
Elaboración propia.

Con la terminación de la guerra, el siglo xx retoma los proyectos del ferrocarril en los diferentes frentes de trabajo. De los tramos que venían ejecutándose, se avanza en el Ferrocarril del Norte hasta Nemocón y se inicia el tramo de Medellín a La Botero en el Ferrocarril de Antioquia; para

1908 el Ferrocarril de Girardot arriba a Facatativá y, adicionalmente, se entrega otro tramo de 20 km del Ferrocarril de Puerto Wilches.

Otros nuevos proyectos nacen, como el Ferrocarril del Nordeste que, por convenio entre Cundinamarca y Boyacá, acordó una línea de conexión





Figura 8:  
Detalle Paradero La  
Pesquera. Ferrocarril de  
Girardot, km 87.

Fotografía:  
Carlos Eduardo Nieto,  
2010.

**13** Aunque estos son los tramos reconocidos de los cables aéreos, hubo tramos cortos de otros cables como el del Norte –Manizales-Aranzazu-Salamina-Neira– que prestó el servicio hasta Aranzazu, un segundo cable hacia Villa María y el cable al Chocó, del cual se construyó y dio al servicio un tramo de 10 km hasta el sitio denominado Malabrigo. También se mencionan el que unió la población de La Mesa con la estación de San Javier –Ferrocarril de Girardot– y el de la Hacienda Canoas al Ferrocarril del Sur.

**14** La nueva empresa secciona administrativamente la red en cuatro divisiones: Central, Pacífico, Santander y Magdalena.

rápida entre Bogotá y Tunja. Se inicia también la construcción del Ferrocarril de Manizales que uniría a Manizales con el Cauca en el sitio Puerto Caldas (1915). En el mismo año se da vía libre a la construcción de un ramal del Ferrocarril del Pacífico que conectaría la ciudad de Pasto con el Patía y el Pacífico.

Dentro de esta segunda explosión de crecimiento del tren, en 1914 se inicia la construcción de una línea que uniría a Bogotá con el río Meta, denominado el Ferrocarril del Oriente, proyecto inconcluso que solamente llegaría al km 26, en la estación Vicente Olarte.

Por otra parte y tras superar el tramo montañoso más difícil, el Ferrocarril del Pacífico avanza en este siglo con mayor agilidad. En 1915 se inaugura el servicio completo de Buenaventura a Cali. En 1923 llega el servicio hasta Cartago y en 1925 se da al servicio el ramal hasta Popayán. Por la misma época, Cúcuta inicia la construcción de la red férrea cuyos objetivos eran, por una parte, la interconexión con el sistema venezolano y, por otra, la conexión con el Magdalena, apoyándose con el cable aéreo Ocaña-Gamarra y la línea que uniera la ciudad con Bucaramanga.

En 1921 llega el Ferrocarril de Caldas a Pereira y, gracias a los adelantos del Ferrocarril de Amagá, se ve cercana la interconexión Buenaventura-Cali-Cartago-Amagá-Medellín-Puerto Berrío, que funciona como un canal transoceánico.

Para 1927 ya se puede hablar de una *red férrea* que unía con relativa eficiencia los centros de producción e intercambio del país. Esta red multimodal se estructuraba a partir del río Magdalena como eje norte-sur, los tramos descritos del ferrocarril, el funcionamiento de los dos tramos principales de cables aéreos<sup>13</sup> –Mariquita-Manizales

y Ocaña-Gamarra– y tramos terrestres operados por recuas de mulas y arrieros, y por el naciente transporte terrestre motorizado. Para la época, la red ya funcionaba con una visión de país, respondiendo a los intereses particulares de cada Estado.

### *Etapas final interconectada*

La etapa final de la red interconectada se inicia con la conformación de la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia,<sup>14</sup> trámite que comienza en 1949, pero que solo toma forma oficial en 1954. La administración unificada de toda la red prioriza la construcción de aquellos tramos que faltaban: El Pintado-Angelópolis, los ramales del eje cafetero y el Ferrocarril del Atlántico, que reemplazaría el tramo navegable del Magdalena.

Para la época, el Ferrocarril de Nariño entre El Diviso y Tumaco, que se inauguró en 1942, es reemplazado por una carretera y se decide levantar los rieles, labor que se terminaría en 1964. De forma similar, en 1951 se decidió levantar los rieles de los ferrocarriles de Cúcuta y Cartagena. El Ferrocarril de Bolívar –Puerto Colombia-Barranquilla– había sido desmantelado en 1932, después de las obras de dragado de las Bocas de Ceniza que permitieron la entrada de buques de gran calado a la actual capital departamental. En ese mismo año el gobierno desiste del proyecto del Ferrocarril del Norte, cuando solo se había construido hasta Barbosa, y decide priorizar la construcción del Ferrocarril del Atlántico.

En 1959 la Nación compra a particulares el Ferrocarril de Caldas, en 1960 la Gobernación de Cundinamarca firma la entrega de los ferrocarriles de Cundinamarca a la Nación, y en 1961 el Ferrocarril de Antioquia pasa a ser administrado por los Ferrocarriles Nacionales. Los demás tramos que ya estaban al servicio –ferrocarriles de Tolima y Huila, de Girardot, del Pacífico–, habían sido incorporados desde 1954 con la expedición de la Ley N° 3129.

La red integrada, consolidada por la administración de los Ferrocarriles Nacionales, prioriza la terminación de un esquema autosuficiente alejado de la red multimodal configurada desde la segunda mitad del siglo XIX, pero operando sobre la infraestructura antigua. Esta condición restaría eficiencia al sistema nacional en comparación con los logros del sistema ferroviario a nivel internacional, y de paso cortarían las posibilidades de viabilidad técnica y económica. Consecuentemen-

te, en ese momento se ignora la infraestructura instalada en los tramos no interconectados –Nariño, Norte de Santander, Bolívar, Cartagena–, obligando a estas zonas del país a desarrollar alternativas centradas en las carreteras para el transporte terrestre de carga y pasajeros. Con mínimos recortes, la red consolidada por Ferrocarriles Nacionales sería la misma entregada para la operación de Ferrovías.

Ante la sucesión de fracasos administrativos y técnicos para la correcta función de la red ferroviaria, que incluyen la conformación y posterior liquidación de empresas especializadas del orden nacional como Ferrocarriles Nacionales de Colombia y Ferrovías,<sup>15</sup> el ferrocarril pierde la importancia económica y social para el país, y se sumerge aceleradamente en la inviabilidad técnica y económica, abonando un proceso contundente de deterioro físico de todo el sistema y de pérdida de la memoria, de la cual había sido a la vez forjador y depositario.

El esquema actual, con concesiones parciales de las líneas que brindan algún interés económico para el transporte de carga, es manejado por el Instituto Nacional de Concesiones –INCO–, como administrador de la red férrea de la cual el Ministerio de Transporte, y específicamente el Instituto Nacional de Vías –INVÍAS–, es el mayor propietario.

Los tramos que nunca se interconectaron con la red de Ferrocarriles de Colombia están olvidados y/o destruidos, al igual que muchas paradas de las líneas activas que, por el mismo desarrollo regional, perdieron la parada del tren, en otros momentos tan importante para la supervivencia.

### Sobre el estado actual

Mediante el decreto N° 746 del 24 de abril de 1996, se declara “como Monumento Nacional el Conjunto de las Estaciones del Ferrocarril existentes en el país”. Como muchas de las declaratorias producidas en el siglo xx, este decreto surge de la necesidad de proteger el conjunto de estaciones de la amenaza de un derribo masivo y sistemático, producido por la anunciada inoperancia de la empresa que reemplazó a los Ferrocarriles Nacionales de Colombia: Ferrovías. Tácitamente en su momento y abiertamente en la actualidad, se aceptaba la inviabilidad económica y técnica del transporte ferroviario en Colombia por razones



diversas, pero con un gran peso específico en los costos de funcionamiento de la red construida con la llamada “trocha angosta”<sup>16</sup> y en su baja velocidad media.

Expresado de esta manera, el texto del decreto cubre todas las estaciones de ferrocarril existentes en el país sin privilegiar aquellas de la red interconectada, así como tampoco la clasificación funcional dentro de la misma red u otros factores que discriminen la importancia o representatividad de los diferentes inmuebles. Al proteger legalmente *el conjunto*, es clara la conciencia de la necesidad de conservación de la memoria de esa gesta nacional de construcción de la red férrea, pero, de acuerdo con los criterios de valoración del momento, no se llega a una puesta en valor del sistema. Se centra, entonces, en la arquitectura de las estaciones de pasajeros, dejando por fuera una serie de elementos co-sustanciales con la construcción del ferrocarril como puentes, viaductos, muelles, puertos fluviales y marítimos, los sistemas de cables aéreos y, dentro de los conjuntos de las estaciones, los talleres, bodegas, casas de habitación y demás anexidades. Aunque otros elementos relacionados con la red férrea como el túnel de La Quiebra, un reducido grupo de locomotoras de vapor, el muelle de Puerto Colombia y, más recientemente, la línea férrea entre Facatativá y Girardot, han sido objeto de declaratorias similares, todos estos ejercicios son puntuales y no conforman una visión integral, sistémica, sobre el conjunto ferroviario.

Por otra parte, desde el punto de vista jurídico, el conjunto de estaciones al cual se refiere el decreto no se ha definido aún, a pesar de los esfuerzos técnicos realizados por COLCULTURA y posteriormente por el Ministerio de Cultura, que publicó

**Figura 9:**  
*Ruinas de la estación Funza, Ferrocarril de la Sabana, Km. 16.*

**Fotografía:**  
Carlos Eduardo Nieto, 2011.

**15** Ferrocarriles Nacionales de Colombia nace en 1954 y se liquida en 1988. Ferrovías nace en 1992 como propietaria de la infraestructura y se crean empresas de economía mixta para la operación de la red. Ante la inviabilidad de este esquema, entra en proceso de liquidación en 2003.

**16** La red férrea en Colombia se tendió con un espacio entre rieles de 914 mm –3 pies o 1 yarda–, conocida como la “trocha angosta norteamericana”, muy popular en Norteamérica en la segunda mitad del siglo xix por considerarse más apropiada para una topografía abrupta en tanto podía funcionar mejor con radios de curvatura más estrechos. Aunque algunos proyectos regionales vislumbraron las ventajas de un tendido en trocha “Estándar” de 1435 mm, o el uso de la “trocha angosta inglesa” de 42 pulgadas o 1 m, terminaron ajustándose al tendido de 914 mm. La decisión de conservar este ancho se convirtió en una de las razones más fuertes para declarar la inviabilidad del sistema.



**Figura 10:**  
Guachinte, Valle del  
Cauca. Ferrocarril del  
Pacífico (Cali- Popayán),  
Km 208.

**Fotografía:**  
Carlos Eduardo Nieto,  
2000.

un listado de las estaciones que lo conforman. Este listado, tenido en cuenta como información oficial y de consulta pública, contempla un total de 429 estaciones en todo el país. De este conjunto, sólo se reseñan siete estaciones como demolidas o desaparecidas (Tuluá, Popayán, Chapinero D.C., Ibagué, Cartagena, Cúcuta y Funza), pero es evidente que este número es mucho mayor.

Un recuento preliminar definió que el proceso de construcción de la red férrea dejó un total de 565 paradas con diversos tipos de arquitectura asociada, incluyendo todos los tipos de estación, desde las llamadas “Estaciones Especiales I y II” hasta los paraderos menores. En este conteo están relacionadas las estaciones del Ferrocarril de Nariño, las estaciones intermedias de la línea Cartagena-Calamar, las del Ferrocarril de Oriente, etc.

Adicionalmente, un grupo considerable de las estaciones incluidas en este listado oficial no existe en la actualidad, siendo particularmente crítica la situación de las líneas que dejaron de

**Figura 11:**  
Cruce elevado, Ferrocarril  
de la Sabana, Km 56.

**Fotografía:**  
Carlos Eduardo Nieto,  
2011.



funcionar desde hace más de 30 años, como la línea Cartagena-Calamar, la de Barranquilla a Puerto Colombia, el Ferrocarril de Oriente, el Ferrocarril de Nariño y las del Ferrocarril de Cúcuta. La inactividad de esta infraestructura, unida con factores de ubicación, pobreza de los municipios donde está ubicada y falta de relación con el grupo humano que la rodea, han sido determinantes en el marcado proceso de deterioro y/o desaparición de muchas piezas que fraccionan la lectura del sistema.

Ante su desuso, un número indeterminado pero importante ha sido invadido, improvisando usos de vivienda, restaurantes y bares, entre otros. Esto, además de ilegal en tanto constituye una falta punible a una propiedad del Estado, fortalece la sensación de abandono y desinterés en la conservación del conjunto.

### La red férrea y su dimensión patrimonial

Los datos históricos anotados dan una idea clara del gran esfuerzo que muchos agentes de la Nación llevaron a cabo para hacer realidad este gran proyecto, conformado por muchos elementos que, a la luz de la visión sistémica, son necesarios para su entendimiento. Como lo anotara Ruskin,<sup>17</sup> “*pertenece en parte a quienes lo construyeron y en parte a todas las generaciones de la humanidad que nos ha de seguir*”. Son huellas de la conformación de la República, de un proyecto político que intentó relacionar adecuadamente un territorio geográfico y cultural variado; por esto, lleva en su misma estructura la idea de esta Nación, y en su evolución, la historia misma de Colombia, repleta de improvisación, estrechez y desorden. En esa medida, su permanencia exige un proceso de rememoración y re-significación, so pena de destrucción total. Esto implica la construcción de una mirada amplia e integral que valore las diferentes expresiones o huellas del proceso, y un punto de vista diferente que dé cuenta de esa visión de país que lleva en su concepción original y que se desarrolló a lo largo de los siglos XIX y XX. Se plantea entonces la transición inminente de un patrimonio de la arquitectura de las estaciones del ferrocarril, a una valoración, protección y conservación del “*Patrimonio ferroviario colombiano*”, como un capítulo fundamental de nuestro patrimonio industrial.

De manera similar a como los paisajes culturales se han convertido en las unidades pa-

trimoniales que dan cuenta de la conformación de territorios determinados, reconociendo las construcciones culturales como sistemas de elementos materiales e inmateriales, es necesario que el país se plantee la necesidad de estructurar su memoria a partir de este tipo de sistemas tan significativos.

Aunque el conjunto de estaciones mencionado ha estado legalmente protegido, en funcionamiento buena parte de su vida y, por ende, su permanencia está “garantizada”, se encuentra en un estado de conservación muy malo o por lo menos incierto. Aquellos elementos complementarios que evidentemente hacen parte del sistema ferroviario sin haber tenido reconocimiento funcional ni legal, corren un riesgo todavía mayor de desaparecer, dejando vacío su lugar en ese proceso de construcción de la memoria histórica del ferrocarril.

Así como el ferrocarril sirvió para la introducción y expansión de adelantos técnicos fundamentales para la vida del siglo xx como el telégrafo y el teléfono, su influencia produjo otro tipo de espacios, usos y edificios anexos. En el caso de los hoteles en las zonas de descanso, los de La Estación en Buenaventura, La Cumbre, Piendamó o La Capilla en La Esperanza, además de ser reconocidos en su dimensión arquitectónica son focos de desarrollo que construyeron una gramática propia en sus sitios, íntimamente ligada a la lógica del tren. De la misma manera, instalaciones industriales como Paz del Río-Belencito, muelles fluviales y marítimos en una mayor escala, hasta las pequeñas trilladoras de café en puertos como Honda, o cervecerías de impacto regional, hacen parte de un segundo anillo de influencia al relatar la misma historia del ferrocarril, la historia de la Nación. Importante recordar en este punto las plantas eléctricas instaladas en sitios como Dagua, La Cumbre o Piendamó.

La construcción de puentes, viaductos y túneles constituyó un reto muy especial para el ferrocarril y para la ingeniería nacional. Son muchas las firmas reconocidas –nacionales y extranjeras– que realizaron obras en la infraestructura de la red hasta 1960:<sup>18</sup> Madigan Hyland South American Corporation; London & Glasgow; Antonio M. Gómez; J. E. Robayo; The Armstrong Construction; Hein Lehmann und Co. A.G., Dusseldorf; Estructuras Metálicas Ltda.; Ellis Clarke Soper; E. Langebeck; además de las casas Ullen y Pearson. Viaductos como La China en la línea de



**Figura 12:**  
*Conjunto de la Estación Madrid (al fondo), Ferrocarril de la Sabana, Km 26.*

**Fotografía:**  
Carlos Eduardo Nieto, 2011.

Ambalema a Ibagué; La Castañala, del Ferrocarril del Tolima; Puente Soto, del Ferrocarril de Amagá; el Puente giratorio en Soplavento, Ferrocarril de Cartagena; o El Roble, en el Ferrocarril de Puerto Wilches, constituyen obras que además cuentan la historia de la evolución de la ingeniería en Colombia. Al respecto, el desarrollo de la red de talleres y sitios de mantenimiento que, además de haber alcanzado un nivel muy alto como sitio de soluciones tanto de mantenimiento y refacción del equipo rodante, como de los demás accesorios del sistema, tiene la connotación especial de ser un sitio desarrollado a partir de la ingeniería local. Talleres como los de Chipichape –Pacífico–, Botero –Antioquia– o El Corzo –Sabana–, dan cuenta de la dimensión de este punto.

Así como esta infraestructura de movilidad hizo en su momento la vez de gran irradiador de flujos que dio vida a los territorios que tocaba, de

**18** Información tomada del inventario consolidado de puentes, realizado por Ferrovías en liquidación en 2008.

**Figura 13:**  
*Detalle de la Estación Madrid, Ferrocarril de la Sabana, Km 26.*

**Fotografía:**  
Carlos Eduardo Nieto, 2011.



**Figura 14:**  
*Placa de fabricación del  
puente del Ferrocarril  
de la Sabana sobre el río  
Subachoque.*

**Fotografía:**  
Carlos Eduardo Nieto,  
2011.



**Figura 15:**  
*Paso elevado del  
Ferrocarril de La Dorada  
en zona urbana de  
Ambalema, Km 111.*

**Fotografía:**  
Carlos Eduardo Nieto,  
2010.

**Figura 16:**  
*Entorno urbano de  
la Estación Usaquén.  
Ferrocarril del Norte,  
Km 15.*

**Fotografía:**  
Carlos Eduardo Nieto,  
2011.



la misma manera es necesario revisar sus usos actuales, esta vez al servicio no de una necesidad funcional del país, sino de una necesidad de estructurar su memoria.

Queda un gran interrogante sobre las posibilidades reales de sostenibilidad y supervivencia de estas grandes infraestructuras moribundas: ¿Cómo lograr que elementos que han nacido desde la lógica utilitaria y que han fracasado en el manejo de las variables de su propia lógica, tengan ahora una nueva posibilidad? ¿Cómo hacer sostenible el sistema, o por lo menos partes representativas del sistema, cuando su vocación es tan definida, rígida y aparentemente inmodificable?

No es fácil la tarea, pues otros ejemplos de unidades patrimoniales relacionadas con el uso de la tierra –los paisajes productivos, por ejemplo– tienen un futuro posible desde la vigencia de su misma actividad. Casos como los paisajes vinícolas europeos, el paisaje agavero en México o el mismo Paisaje Cultural Cafetero en Colombia basan su sostenibilidad en la vigencia y viabilidad económica de sus mercados respectivos. Así, el ferrocarril no ha sido viable y no hay en el futuro cercano voluntad de ajustar su infraestructura a las necesidades actuales de movilidad del país, y eso recorta las posibilidades de permanencia en el territorio. Estas dependen de su capacidad de adaptación a las nuevas necesidades y de la formulación de un modo de desarrollo que incluya la memoria.

Si el proyecto del ferrocarril unía los territorios diversos del país, el mundo rural y el urbano, el de las costas y el del interior, el agrícola y el manufacturero, sus huellas deben dar cuenta de esa capacidad de relación. En este momento, donde la obsolescencia parece ser la característica número uno del conjunto y donde no se vislumbra un horizonte posible para ser reutilizado y resignificado desde su uso original como respuesta a la movilidad del país, es momento de pensar esta capacidad de relación en términos de las diferencias culturales entre regiones diversas. Si el proyecto republicano soñó con un país uniforme e inició esta gran gesta, el país contemporáneo no puede ser ajeno al reconocimiento de los elementos estructuradores de su memoria.

El campo del patrimonio cultural, transversal a casi cualquier capa del funcionamiento de las sociedades, muestra lo que somos y aquello de lo que adolecemos. Para el caso del patrimonio ferroviario, es clara la necesidad de reconocimiento de lo andado, de adaptación al cambio acelerado de los contextos actuales y de responsabilidad con la visión de futuro.

## Bibliografía

- Arias, G. (2006). *La segunda mula de hierro: Historia de los ferrocarriles colombianos a través de sus locomotoras*. Bogotá: Panamericana formas e impresos.
- Bateman, A. (2005). *Historia de los Ferrocarriles de Colombia*. Bogotá: Sociedad Colombiana de Ingenieros. Página Maestra editores.

Betancurt, B. y Zuluaga, C. (1995). *El tren y sus gentes. Los ferrocarriles en Colombia*. Bogotá: Bancafé.

Instituto Colombiano de Cultura, COLCULTURA (1994). *Programa reciclaje de las estaciones del ferrocarril*. Bogotá: COLCULTURA.

Mayor, A. (1999). *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Bogotá: Banco de la República, El Áncora.

Ortega, A. (1920). *Ferrocarriles colombianos*. Bogotá: Imprenta Nacional.

Pérez, G. (1997). *Colgados de las nubes, Historia de los cables aéreos en Colombia*. Bogotá: Bancafé.

Pérez, G. (1997, 21 de septiembre). "Historia de los cables aéreos". En *Papel Salmón*, 270.

