

HISTORIA DEL FERROCARRIL DE NARIÑO  
HISTORY OF THE TRAIN IN NARIÑO DEPARTMENT  
HISTÓRIA DA FERROVIA DE NARIÑO

Por: Rosa Isabel Zarama Rincón

---

Doctora en Historia Universidad Católica Andrés Bello (Caracas), Investigadora independiente. rosa\_isabelz@hotmail.com

---

Recibido: 12 de agosto de 2015

Aprobación definitiva: 10 de noviembre de 2015

*Un kilómetro de camino que se abra, un cimiento que se levante para una cárcel es siempre un avance por lento que parezca. La parálisis absoluta, desalienta no sólo a los pueblos sino también a los mismos gobernantes; porque en este país se exige y debe siempre exigirse, a quienes gerencian la cosa pública, la acción persistente y bien encaminada.*

Julián Bucheli (Pasto. Gobernación de Nariño, Mensaje a la Asamblea Departamental de 1922. Imprenta del Departamento. 14).

#### RESUMEN

Los habitantes del suroccidente colombiano, hoy departamento de Nariño, desde la Colonia hasta las primeras décadas del siglo XX carecieron de vías adecuadas de comunicación para unir la zona Andina con el océano Pacífico, lo que generaba enormes dificultades en sus desplazamientos y en las actividades comerciales. Desde 1860, dirigentes locales y la población le reclamaron al gobierno nacional la construcción de un sistema férreo. Finalmente, al concluir el año 1924 se inició la obra que sorteó numerosas dificultades. En 1944 ese proyecto llegó a su fin: la crisis económica de 1929, el desinterés del Estado y el boom automotor frenaron esa iniciativa. El ferrocarril de Nariño eran kilómetros que iniciaban en El Diviso, estación en la selva y concluían en el puerto de Tumaco. A pesar de sus problemas, la unión de la línea férrea y de la carretera entre El Diviso y Túquerres permitió obtener unas vías que agilizaron la comunicación de las poblaciones del interior con el mar. Esta investigación aborda la historia de los emprendimientos locales para obtener un sistema férreo y las complejidades en la construcción de ese tramo. Además, es un aporte para la historia de las vías de comunicación del departamento en referencia.

**Palabras claves:** transporte, historia regional, Nariño, Colombia.

**JEL:** N76, N97

## ABSTRACT

The residents of the Colombian southwest, in what today is the Department of Nariño, lacked adequate transportation routes to link the Andean zone to the Pacific Ocean from the colonial era to the first decades of the Twentieth Century – a scenario that hampered movement and commercial activity. From the outset of the 1900s, local leaders and citizens urged the national government to build a railway system. Work on the project, which overcame numerous obstacles, finally began in 1924. In 1929 that project came to a close – the economic crisis of 1929, the disinterest of the state, and the automotive boom halted the initiative. The kilometers of the Nariño train network began in jungle station of El Diviso and ended at the port of Tumaco. Despite its problems, the confluence of the railway and highway between El Diviso and Túquerres made it possible to obtain routes that expedited connections between populations in the interior with their seaside counterparts. This analysis examines the history of local enterprises aimed at constructing a railway system and the difficulties related to that stretch. Moreover, it also contributes to the history of the roadways' development in Nariño.

**Keywords:** transporte, regional history, Nariño, Colombia.

**JEL:** N76, N97

## RESUMO

Os habitantes do sudoeste colombiano, hoje departamento de Nariño, desde a Colônia até as primeiras décadas do século XX precisaram de vias adequadas de comunicação para unir a zona Andina com o oceano Pacífico. O que gerava enormes dificuldades em seus deslocamentos e nas atividades comerciais. Desde 1860, dirigentes locais e a população pediam ao governo nacional a construção de um sistema férreo. Finalmente, ao concluir o ano de 1924 se iniciou a obra que sorteou numerosos problemas. Em 1944 esse projeto chegou a seu fim: a crise econômica de 1929, o desinteresse do Estado e o boom automotor frearam essa iniciativa. A ferrovia de Nariño eram quilômetros que iniciavam em El Diviso, estação na selva e concluía no porto de Tumaco. Apesar de seus problemas, a união da via férrea e das rodovias entre El Diviso e Túquerres permitiu obter umas vias que agilizaram a comunicação das populações do interior com o mar. Esta pesquisa científica aborda a história dos empreendimentos locais para obter um sistema ferrífero e as complexidades na construção desse trecho. Além disso, é uma contribuição para a história das vias de comunicação do departamento em referência.

**Palavras chaves:** transporte, história regional, Nariño, Colombia

**JEL:** N76, N97

## INTRODUCCIÓN

Desde que el sistema ferroviario se implementó en Inglaterra despertó un fuerte entusiasmo entre la gente por las velocidades que alcanzó, el cómodo costo de los fletes en comparación con los carros de caballos, su capacidad para transportar una significativa cantidad de personas y mercancías y a la regularidad de su servicio. (Fernández, 2008: 7). En el siglo XIX, la admiración por ese medio de transporte conquistó a las elites latinoamericanas, quienes consideraban que era la panacea para desarrollar económicamente a sus países, además era símbolo de modernidad y progreso.

Los habitantes del suroccidente de la actual Colombia no fueron ajenos a esa fascinación y resolvieron incorporarlo en su región como medio para unir a Pasto, la principal ciudad andina de la zona, con la costa Pacífica cuyo propósito era fomentar el crecimiento del departamento. Llevar a cabo ese proyecto no fue sencillo por los inconvenientes económicos, políticos, técnicos, geográficos y humanos.

En esas circunstancias, el artículo tiene como objetivo analizar el contexto político y económico en el que se adelantó este emprendimiento, además de los retos de la construcción y su posterior desmonte. Está dividido en cuatro segmentos: el primero analiza la historia de las vías férreas a nivel nacional. En el segundo, se estudia al empeño de los dirigentes departamentales por sacar adelante ese propósito. El tercero se centra en su construcción y en su vida útil y el cuarto tema trata acerca de la decisión del gobierno central de desmontar la línea férrea para reemplazarla por una carretera.

### 1. Las vías férreas a nivel nacional y el espacio del departamento de Nariño

El tren de Nariño corresponde a la segunda parte de las dos fases del tendido de vías férreas en Colombia. En la inicial, entre 1851 y 1920, se construyeron líneas entre los sitios de obtención de materias primas y los puertos fluviales sobre los ríos Magdalena y Cauca; el propósito era agilizar la venta de productos nacionales, entre ellos el café, que adquiriría importancia en el exterior. Los inversionistas de esas vías fueron extranjeros, las construyeron centrífugas y se lucraron de altos fletes (McGreevey, 1988, 278-280; Zarama, 2009, 239).

La segunda fase abarcó de 1921 a 1929. En el país se necesitaba un sistema de transporte articulado, en el que se incluía al sistema férreo para integrar los mercados nacionales aislados, fomentar el consumo interno tanto en el agro como en la manufactura y unir poblaciones, lo que se pensaba redundaría en una baja en los costos del transporte (Bejarano, 1989: 56 y 57). Las obras de infraestructura que se erigieron en estos años cómo: vías férreas, muelles y puentes fueron sufragadas por el Gobierno con los veinticinco millones de dólares que recibió de los Estados Unidos resultado de la indemnización por la pérdida de Panamá, producto del Tratado Herrera-Hay, además de préstamos norteamericanos e ingresos aduaneros. Ese dinero significó un impulso económico, para un Estado pobre y sin grandes recursos para invertir. Así mismo, las obras se constituyeron en un esfuerzo por integrar el país (Ocampo, 2007: 233 y 235).

En ese período reinó una euforia nacional: a los dineros de origen externo se sumó el buen precio del café en Europa y Estados Unidos. Los colombianos pensaban que era importante extender el sistema férreo para dar salida a la demanda del producto, por eso, se pretendió establecer un sistema de transporte único y coordinado que favoreciera las exportaciones y la agricultura comercial. Pero, en las campañas presidenciales de 1921-1922 y 1925-1926, los intereses regionales se superpusieron a los estatales y se debatió la repartición de los recursos del Estado para construir las vías férreas locales (Colmenares, 1989: 247 y 254). Ganó esa postura. Entre 1924 y 1929 se construyeron catorce tramos independientes de líneas férreas.

La línea férrea llamada “tren de Nariño” o “ferrocarril de Nariño” se localizó en el departamento del mismo nombre, creado en 1904; anteriormente ese territorio formó parte del “Gran Cauca”. Desde su creación, por decreto ejecutivo entró a formar parte del nuevo departamento la comisaría del Putumayo, (S.A. 1923: 39 y 40). Y, desde esa época surgió la confianza en el potencial petrolero del Putumayo.

Nariño se divide en tres unidades fisiográficas. Una: la llanura del Pacífico identificada por sus altas temperaturas, lluvias abundantes y vegetación exuberante, que comprende el andén aluvial o zona del mangle y la llanura del bosque húmedo. Dos: La cordillera de Los Andes que en el sur del departamento forma el Nudo de Los Pastos en donde nacen las cordilleras: Occidental y Centro-Oriental; por último, la vertiente amazónica al oriente, cuya vegetación es de bosques húmedos. En la Colonia y el siglo XIX, la variada y compleja geografía del territorio, la temporada de invierno y los caminos poco cuidados dificultaron las comunicaciones. Las personas llegaban al mar luego de varios días de viaje ascendiendo o descendiendo la cordillera Occidental y cruzando la selva del Pacífico hasta llegar a Barbacoas, localizada en las riberas del río Telembí. Entre Altaquer y Barbacoas existía una trocha casi imposible de transitar para animales, así, el principal medio de transporte fueron los indígenas cargueros. En el puerto fluvial, las personas se embarcaban y a lo largo de dos días viajaban por los ríos Telembí y Patía hasta encontrar el océano Pacífico. Continuaban navegando otras horas y atracaban en la isla-puerto de Tumaco (Zarama, 2009: 243).

A mediados del siglo XIX, con la presencia de vapores en los ríos Telembí y Patía y en 1892 con la apertura de un camino de herradura entre Barbacoas y Ricaurte, mejoraron las condiciones para los usuarios de esas vías. En verano, los caudales descendían y la navegación se entorpecía, lo que dificultaba las actividades regulares. Los altos costos de fletes y la limitada carga que transportaban personas o recuas influyeron para que desde 1860 residentes de Pasto, Túquerres y Barbacoas pidieran una vía férrea que uniera a Pasto y a Tumaco para vincular esos territorios (El Bien Público, 1894, No. 14: 60). La propuesta tropezó con la falta de recursos, la dependencia de Pasto a Popayán, la inestabilidad política y las guerras civiles. Entretanto, la elite regional estaba concentrada en el establecimiento del décimo departamento: Nariño. Cuya creación se dio en 1904.

## 2. El ferrocarril de Nariño, “la obra redentora”

A comienzos del siglo XX, algunos políticos locales, entre ellos Julián Bucheli y Max Chávez defendieron la construcción de una línea férrea para su departamento, la que denominaron la “obra redentora” porque redimiría sus ideales, alentaría su comercio y abriría puertas a su porvenir (Chávez, 1920: 8). Las siguientes fueron las tesis que presentaron ante el Gobierno y el Senado en búsqueda de financiación: Uno, la falta de vías y de medios de transporte, los altos costos de las recuas y los peajes afectaban negativamente el crecimiento económico de Nariño. Un buen medio de comunicación permitiría obtener un mejor precio en los artículos industriales importados, pues en esos años la producción industrial de Colombia era escasa (Albán, 1918: 56; Chávez, 1920: 10; República de Colombia, 1922: 7).

Dos: Nariño tenía un potencial económico poco explotado consistente en oro de aluvión y de veta, recursos hídricos que permitían la navegación en vapores y cuyas caídas de agua se podían usar como energía hidráulica y la riqueza agropecuaria representada en agricultores, tierras fértiles y climas variados (Albán, 1918: 58). Por otro lado, Tumaco entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX adquirió mayor importancia como puerto exportador, era necesario articularlo con la sierra (Jiménez, Hernández y Pérez, 2010: 17 y 91). De ahí salió la tagua, semilla de la palma *Phytelephas macrocarpa*, que entre 1860 y 1940 fue el primer artículo de exportación, oro en polvo y en barras, joyas, cacao, cueros de res y de jaguares, “cueros de animales raros” además de sombreros. Los destinos eran Estados Unidos, Gran Bretaña, e Italia, entre otros países.

Tres: el ferrocarril ecuatoriano en los primeros años del siglo XX cubrió el trayecto entre Guayaquil y Quito, y se creía que llegaría hasta Tulcán, lo que provocó temor entre los colombianos porque la entrada de mercancías por el sur generó una disminución en los ingresos de Barbacoas y de la aduana de Tumaco (Albán, 1918: 31). Esas inquietudes se fundamentaban en que una porción importante de bienes y personas que entraron o salieron de Nariño lo hicieron por Tulcán, pues la vía resultaba más expedita y económica que el recorrido entre Tumaco y el interior del departamento (Chávez, 1920: 5 y 6). Para paliar esa situación, la aduana de Tumaco tenía una tarifa preferencial del cuarenta por ciento, medida inútil, porque provocó un fuerte contrabando con Ecuador, cuya larga frontera resultó imposible de asegurar.

Cuatro: Los recorridos entre los municipios de Nariño con los puertos y con Bogotá se dificultaban por la ausencia de buenos caminos, el alto número de días que se requería y los elevados costos de esos desplazamientos. Los días de camino a caballo entre Pasto-Bogotá oscilaron entre dieciséis a veinte, entre Pasto y Popayán se necesitaban siete días, entre Pasto-Tulcán dos días y cinco días en los trayectos que unían a: Pasto-Barbacoas, Pasto-Quito y Pasto-Guayaquil, al que se agregaba un día en tren. En el caso de Pasto-Tumaco era mínimo cinco días por tierra y una jornada marítima (Puertas, 1922: 7 y 8; Zarama, 2009: 247).

Cinco: La proximidad entre Ecuador y Nariño sumado a la carencia de caminos entre Pasto y el norte del país, estimuló a que algunos nariñenses emprendieran estudios universitarios en el país vecino, lo que se consideró constituía un peligro para la integridad colombiana (Chávez, 1920: 7).

Seis: Para el gobierno nacional, la construcción de una línea férrea en Nariño era útil desde la perspectiva geopolítica, pues existía el temor de una posible incursión militar ecuatoriana que sería peligroso para los colombianos residentes en ese sector.

Las anteriores consideraciones condujeron a que el primer gobernador de Nariño Julián Bucheli, priorizara la apertura de nuevas vías que redundaría en bien para sus gobernados. Durante sus dos administraciones: (1904-1909 y 1918-1922), se empeñó en obtener una vía férrea para su terruño. Con ese objetivo, se firmó el contrato Garcés-Bucheli en el primer período, pero no prosperó.

En 1909, el presidente Rafael Reyes dejó el cargo lo que condujo a la dimisión de Bucheli. Posteriormente, el senador nariñense Samuel Jorge Delgado tramitó la Ley 65 del 6 de noviembre de 1912, que ordenó la edificación de una línea férrea desde el océano Pacífico hasta el Putumayo. Primera ley que se tramitó sobre el ferrocarril de Nariño. Según esa Ley, el riel pasaría por Pasto y de ahí se prolongaría a Popayán para empatar con el ferrocarril de Pacífico que unía Cali y Buenaventura. El trabajo arrancarían en 1914, ya que en el presupuesto nacional se destinó esos dineros. No obstante, el cambio de gobierno nacional en 1914 y el inicio de la Primera Guerra Mundial frenaron el proyecto (Buendía, 1979: 12).

En esos años los gobernadores nariñenses, la Asamblea, sus senadores y sus líderes más destacados tuvieron como sus principales objetivos: el Ferrocarril de Nariño y la Colonización del Oriente: Putumayo y Amazonas. Pero, el Gobierno Nacional no tenía los recursos que demandaba la línea férrea. Para apoyar el proyecto se creó una Junta Administradora del Ferrocarril de Nariño.

En 1918, Marco Fidel Suárez fue elegido presidente de Colombia, quien designó a Julián Bucheli como gobernador. El mandatario recomendó al ministro de Obras Públicas: Esteban Jaramillo impulsar la vía férrea nariñense (Buendía, 1979: 13). A su vez, en julio de 1920, el Ministro facultó en Bucheli, la firma de un contrato *ad-referéndum*<sup>1</sup> con Daniel E. Wright ingeniero norteamericano para que hiciera el estudio del trayecto que comprendería tres ramales: Tumaco-Pasto, Pasto-Popayán y Pasto-Ipiales. El estudio comprendería:

*Levantamiento de planos y perfiles longitudinales y transversales; los presupuestos de construcción, administración y concertación de la obra; el cálculo del tráfico actual y del probable y las tarifas mínimas, una memoria descriptiva de la topografía de la región que atraviesa la línea o ramal, de la naturaleza de los terrenos, de sus productos naturales y de todos los aspectos económicos, “todo aquello que sirva para apreciar mejor la utilidad comercial y la importancia militar de la obra”, de acuerdo con el artículo 2° de la ley 62 de 1918 (Bucheli, 1921: 14 y 15).*

La Comisión comenzó en octubre de 1920 en Tumaco y finalizó en Popayán en 1922. Según el documento la obra era de “primordial importancia” para Colombia, porque: incrementaría el comercio interior, desarrollaría el comercio exterior,

---

1. Ad-referéndum: aceptar una proposición ad-referéndum significa con la condición de ser aprobada por la autoridad competente. [www.enciclopedia-jurídica.bizcom/](http://www.enciclopedia-jurídica.bizcom/) Recuperado 9 de julio de 2015.

fomentaría el progreso industrial, la colonización y el cultivo de baldíos También, anotó la vecindad con Ecuador que obligaba a Colombia a estar equipada para resistir cualquier ataque, que, aunque remoto, era factible; además, enfatizó en el ferrocarril de la república vecina: “la acción del ferrocarril ecuatoriano debe contrastarse con otro ferrocarril colombiano: el de Nariño” (República de Colombia, 1922: 21-26). El trazado cubriría más de 642 kilómetros y uniría a Pasto con Tumaco (313 kilómetros), a Pasto con Popayán (292 kilómetros) y a Pasto con Ipiales (37 kilómetros), (República de Colombia, 1922: 7).

El estudio ofreció el sustento técnico y económico para emprender la construcción que cumplía con el propósito de integrar el occidente y el centro del país, pues con la vía se articularían Pasto con Tumaco, Pasto con Popayán y con la ciudad fronteriza de Ipiales. Algunos personajes, entre ellos el reconocido ingeniero civil Miguel Triana pensaban que ese era el inicio de la “vía madre” que en un futuro uniría los departamentos del occidental de Colombia, desde Urabá hasta la frontera ecuatoriana (Zarama, 2009: 253 y 254). Hermoso propósito que nunca se concretó.

Sin recursos estatales, Bucheli expresó en su mensaje a la Asamblea: ... *lo que tenemos es la obra paciente, sostenida y meditada de diez y siete años de esfuerzos. Consagremos los nuestros, señores Diputados, a intensificar y perfeccionar nuestra cultura, tengamos fe en la obra del ferrocarril y confiemos en el porvenir.* Sugería que Nariño adelantará la obra, o, de lo contrario, debían conformarse con su anulación (Bucheli, 1921: 19 y 13). Pero, el departamento tenía pocos ingresos, el sistema fiscal se fundamentaba en las rentas de licores, degüello, peajes y tabaco, (Bucheli, 1921: 13). Incluso, la construcción de la Carretera del Sur (actual carretera Panamericana que une a Pasto con Ipiales) avanzaba lentamente debido a los escasos aportes que recibía del departamento (Zarama, 2009: 250). De lo anterior se concluye: que sí los recursos económicos de Nariño eran insuficientes para invertir en la Carretera del Sur, era difícil pensar que sus autoridades y gobernados podían embarcarse en la construcción férrea por muy buena voluntad que tuvieran. Proyecto más complejo desde la perspectiva técnica y comparativamente más costoso que la vía en mención.

Paralelamente, en septiembre de 1920, el representante César Burbano presentó en la Cámara de Representantes un proyecto de Ley para permitir la explotación petrolífera en Nariño, Putumayo y Caquetá y la construcción de las líneas férreas entre Popayán, Pasto, Carchi, Pasto-Tumaco y Pasto-Putumayo. Fue aprobado por la Cámara y el Senado y sancionado por el gobierno nacional, convirtiéndose en Ley 110 de 27 de diciembre de 1922. El proyecto también estableció que en caso de encontrarse yacimientos de hidrocarburos en los baldíos, se cediera el producto de su explotación al Departamento, con destino exclusivo a la construcción de los ferrocarriles.

Aunque el Congreso ratificó el estudio elaborado por los norteamericanos, en 1923 el ministro de Obras Públicas Aquilino Villegas sugirió reemplazar provisionalmente la vía férrea por un cable aéreo. Argumentó menores costos de hasta una cuarta parte en la ejecución, que redundarían en fletes más baratos; esa baja en los precios de los fletes, representarían ventajas frente al comercio y el ferrocarril ecuatoriano y el montaje del cable se haría en menor tiempo (S.A. 1923: 17).



La idea fue rechazada por los nariñenses. Su gobernador nombró unos comisionados para tratar este asunto: José Antonio Llorente, Leonidas Coral, Manuel M. Rodríguez, Eliseo Gómez Jurado y Sergio A. Burbano, quienes refutaron la iniciativa y enviaron al Ministro un documento defendiendo la propuesta inicial. En él se explicó que la línea férrea promovería el desarrollo económico de Nariño paralizado por la falta de vías de comunicación y por el ingreso de mercancías baratas por Ecuador. Dos: había confianza en la explotación petrolífera del Putumayo y el aprovechamiento minero que exigía maquinaria pesada, que no podía ser transportada en un funicular; tres y cuatro, la obra dinamizaría la región porque significaría nuevos negocios y se beneficiarían los pequeños productores y comerciantes; quinto, al considerar el cable como una inversión provisional era mejor realizar algo definitivo. Seis, el cable requeriría de una carretera para su conservación, lo que aumentaría los costos; siete y ocho, aunque el doctor Villegas rechazaba los “retazos de vías férreas” que se construyeron en Colombia, el país no tenía los recursos para adelantar una obra de cinco mil kilómetros. Se tendría que construir el ferrocarril aunque en mucho tiempo su rendimiento no garantizará intereses ni amortizara capital (S.A. 1923, 22-35).

En ese contexto, la Junta Administradora del Ferrocarril de Nariño contrató al ingeniero Germán Uribe Hoyos para que hiciera un estudio al respecto, quien concluyó que el reducido volumen comercial no justificaba la construcción de una vía férrea sino una carretera (Rodríguez, 1959: 302-304). Esas opiniones adversas no desestimularon el propósito que tenían los nariñenses.

### 3. Construcción y vida útil

En 1923 el Congreso repartió los veinticinco millones de la indemnización por Panamá y el dinero de los empréstitos norteamericanos entre catorce proyectos férreos diferentes, entre ellos el de Nariño. El proyecto de un sistema nacional ferroviario fracasó en medio de los intereses locales: cada región deseaba asegurar su progreso (Colmenares, 1989: 247 y 257). El gobierno nacional ordenó la construcción del tramo Tumaco-Ipiales- Pasto, en cumplimiento de la Ley 62 de 1923, con ese fin, destinó dos millones cuatrocientos mil pesos y determinó comenzar con el trayecto entre Tumaco y Pasto que cubriría aproximadamente trescientos tres kilómetros (Zarama, 2009: 258).

El Presidente Pedro Nel Ospina (1922-1926) designó al ingeniero Florencio Mejía Villa como gerente e ingeniero jefe de la construcción. Los nariñenses se regocijaron con la noticia: se organizaron diversas celebraciones, entre ella un *Te Deum* en la Catedral, además Mejía recibió atenciones de numerosas personas (República de Colombia, 1926: 21). Desde Tumaco, se explicó que Nariño no pedía un favor, pedía justicia y más que ello un bien para el país. Era la realización de un anhelado sueño. No hubo un inmediato desembolso de recursos. El retraso provocó una gran incomodidad entre la población y sus gobernantes.

El 18 de diciembre de 1924 en El Diviso lugar en medio de la selva localizado a doscientos seis kilómetros de Pasto, inició la explanación con el talado de árboles, pero fue en Tumaco donde se ubicó la sede del proyecto: oficinas, campamento para los trabajadores, habitaciones para los directivos y bodegas. Luego, el 8 de julio



de 1925 comenzaron los trabajos de explanación de la selva en el otro extremo: el estero de Aguaclara, un lugar continental a diecisiete kilómetros de Tumaco, con el fin de empatarla con la obra emprendida en El Diviso, (Rodríguez, 1961: 286). La carrilera avanzó: Mejía partiendo de El Diviso tendió la carrilera entre el kilómetro cincuenta hasta el kilómetro ciento nueve. Para proveerse de balasto se hizo un ramal de cinco kilómetros hasta el río Mira, en donde se obtuvo el material.

En 1928 el ingeniero Gabriel Agudelo asumió la gerencia del proyecto y en 1930 se unió con un riel los aproximadamente noventa y dos kilómetros entre Aguaclara y El Diviso (S.A. 1930: 134). En total, entre los cinco kilómetros del ramal hacia el río Mira y el trayecto entre El Diviso y Aguaclara sumaban noventa y siete kilómetros, cuyo ancho era de una yarda. Fue una línea de una sola vía, por esa razón el movimiento de los trenes se daba en ambos sentidos (Jiménez, Hernández y Pérez, 2010: 93). El transporte fue operado con el siguiente material rodante: cuatro locomotoras de vapor, dos jaulas para ganado, once vagones cerrados de veinticinco toneladas, cuatro góndolas de veinte toneladas, quince vagones descubiertos con bordes de poca altura de veinte toneladas y seis coches destinados a pasajeros de primera, segunda y tercera clase (Rodríguez, 1961: 287).

Como resultado de la combinación de la carretera entre Pasto- El Diviso y la vía ferroviaria se logró la comunicación terrestre entre la urbe con el océano Pacífico. Abrir la carrilera en medio de la selva no fue sencillo. Lo mismo sucedió en Venezuela, Ecuador o Antioquia: la tupida vegetación, los terrenos cenagosos, las lluvias y las crecidas de los ríos, derrumbes, las serpientes, el clima húmedo y tropical, y enfermedades entre ellas el paludismo, hicieron complejo y costoso construir el proyecto. Pero, principalmente provocaron muchos heridos y muertos (República de Colombia, 1926: 26; Polo, 1998: 226 y Jiménez, Hernández y Pérez, 2010: 93). En la edificación de la vía murió el ingeniero pastuso Manuel María de La Esperilla, cuyo deceso entristeció y provocó temor por la insalubridad entre sus subalternos y los residentes del departamento.

Guillermo Edmundo Chávez en su novela *Chambú* describió las vicisitudes que afrontaron los trabajadores, en particular, cuando rellenaron el estero entre Aguaclara y Tumaco. Narró que «centenares» fallecieron a causa del paludismo o accidentes de trabajo, agravados por la falta de recursos médicos, (Chávez, 1962, 83-89). Paradójicamente, las fiebres se contrarrestaban ingiriendo píldoras de quinina provenientes de Estados Unidos o Europa. Desde Tumaco se exportaba la quina *Cinchona officinalis* sin procesar, que posteriormente arribó como producto industrial (Jiménez, Hernández y Pérez, 2010: 93).

Esas condiciones desestimularon a muchos potenciales trabajadores oriundos de tierra fría, lo que condujo a una falta tanto de obreros como de ingenieros (República de Colombia, 1926: 13). El gobernador envió cartas a las autoridades de varios municipios para que motivaran a los campesinos a enrolarse como constructores de la obra. La iglesia local con ayuda de sus párrocos desempeñó similar papel, (República de Colombia, 1926: 21). De esa forma llegaron hombres del interior atraídos por remuneraciones en efectivo y no en especie, como tradicionalmente se pagaba en las labores agrícolas (Zarama, 2009: 262). En el mapa se observan las vías que emplearon los nariñenses para viajar entre Tumaco y Pasto y viceversa.

### Mapa: Vías de comunicación en Nariño, 1951



Elaboró: Christian Medina. Fuentes: Currie, Lauchlin Bernard (1951). Bases de un programa de fomento para Colombia: Informe de una misión. Segunda edición. Banco de la República. Bogotá. P. 128 y <http://www.zonu.com/America-del-Sur/Colombia/Narino/Carreteras.html>, recuperado 28 de julio de 2015.

Para los viajeros que circulaban entre las sierra y Tumaco el recorrido era una aventura: entre la zona Andina y El Diviso transitaban cerca de ciento noventa y cuatro kilómetros en una regular carretera (Ilustración Nariñense, No. 22, 1927: 15); en la estación El Diviso abordaban el tren para realizar el recorrido a lo largo de noventa y dos kilómetros de carrilera hasta Aguaclara; al llegar a ese destino, tomaban un vapor o una lancha que internándose en el estero durante dieciséis kilómetros los conduciría al puerto de Tumaco. A pesar de los trasbordos, la conexión entre la sierra y el mar era una realidad; el recorrido se realizaba en máximo dos días, atrás habían quedado los años en que se sabía cuándo empezaba el itinerario, pero no cuándo terminaría (S.A. 1930: 134). Representó numerosos beneficios para los usuarios, con una considerable disminución en costos, tiempo y un aumento en la comodidad.

#### 4. El ocaso y el desmonte

El trabajo en esa esta línea duro pocos meses. A lo largo de 1928 el gobierno colombiano dejó de recibir recursos del crédito externo (Posada, 1989: 78). Los bonos colombianos se habían emitido y colocado especialmente en la bolsa de Nueva York, pero, desde mediados de 1928 las autoridades de Estados Unidos intentaron controlar las tendencias especulativas de ese mercado financiero. Los inversionistas norteamericanos desconfiaban del despilfarro e ineficacia en la construcción de obras públicas durante el gobierno de Miguel Abadía entre 1926 y 1930 (Colmenares, 1989: 254). Lo que condujo a una baja continua y significativa en la cotización de los títulos de deuda colombiana en Estados Unidos. El crédito externo disminuyó. Así, los valores recibidos en 1929 resultaron inferiores a los obtenidos en 1928 y casi se acabaron durante el desplome de la bolsa de Nueva York en 1929 (Posada, 1989: 80).

Para Colombia el contexto se complejizó con la caída en el precio del café colombiano debido a una superproducción brasilera. Esa inestabilidad repercutió en el país, disminuyeron las actividades financieras, bursátiles y de compra-venta de la propiedad raíz. La Nación no tuvo recursos para continuar financiando la infraestructura del país que prácticamente se paralizó. Ni Abadía ni Enrique Olaya Herrera (1930-1934) consiguieron los recursos de la banca privada para invertir (Polo, 1998: 218; Ocampo, 2007: 234 y 236).

En esas circunstancias, en los últimos meses de 1927 el presupuesto de gastos del Ferrocarril de Nariño se redujo de ochenta mil a veinticinco mil pesos mensuales; simultáneamente el gobierno nacional ordenó despedir a la mitad de los trabajadores (Hinestrosa, No. 24, 1927: 21). Al año siguiente se laboró con poco dinero y en 1929 la obra se paralizó. En 1944 se tendió el tramo Aguaclara- Tumaco, que comprendió 10.6 kilómetros de enriado. Fue el fin de la construcción de la vía férrea (Rodríguez, 1959: 306). Obra que benefició a los usuarios pues dejaron de hacer el trasbordo en Aguaclara. El proyecto de más de seiscientos kilómetros quedó convertido en una carrilera que comunicaba dos poblaciones pequeñas (Zarama, 2009: 264).

La Segunda Guerra Mundial se constituyó en otra fuerte estocada para los proyectos ferroviarios colombianos: disminuyeron las exportaciones de la costa Pacífica, el hierro adquirió altos valores y el Estado no tenía recursos para invertir. Adicionalmente a la crisis del sistema férreo, en el país hubo un auge de los transportes automotor y aéreo. En 1931 el congreso aprobó el programa liberal que hizo énfasis en las carreteras y abandonó el propósito de construir un sistema nacional de ferrocarriles (McGreevey, 1988: 280).

Aun así, en los primeros años de la década de los cuarenta, las revistas pastusas: "Letras" e "Ilustración Nariñense", estimularon la continuación de la obra que pensaban era fundamental para el departamento. Los responsables de esas publicaciones animaron a los representantes: Carlos Albornoz y Ulpiano Rueda y a los senadores José Elías del Hierro y Julio César Enríquez, a trabajar juntos y a

presentar al Congreso el proyecto de la construcción de la línea férrea entre Pasto y Popayán porque era considerado de trascendencia nacional, (Eraso, 1944: 63-65; *Ilustración Nariñense*, 1943, No. 83: 1 y 2). Con ese propósito, los editores sugirieron buscar respaldo en los congresistas del occidente del país. En 1945, los congresistas nariñenses lograron la aprobación de la Ley No. 26 que dispuso la construcción del ferrocarril troncal de Occidente, desde Cartagena hasta Tumaco con un ramal a Ipiales; iniciativa que no prosperó (CERO, 1953: 6). Faltaron recursos y voluntad política para continuar la obra. A lo que se sumó que Tumaco vivió un deterioro como puerto comercial (Jiménez, Hernández y Pérez, 2010: 93).

Los ferrocarriles, colombianos al igual que en Ecuador y Venezuela perdieron importancia en el desarrollo económico de cada nación en aras del automóvil y de las infraestructuras viales (Polo, 1998: 211; Zarama, 2009: 265). Las carreteras tenían un menor precio en comparación con el sistema férreo, los automotores por su autonomía en los desplazamientos resultaron muy atractivos para los particulares y eran muy fuertes los intereses de los importadores de carros. En Colombia, la situación se agravó en la década de los cincuenta, cuando tres misiones extranjeras le recomendaron al gobierno levantar los rieles del ferrocarril de Nariño debido al escaso volumen de carga, a los pocos pasajeros y sus altas pérdidas. Agregaban que era una línea aislada y en su reemplazo sugirieron fabricar una carretera (Currie, 1951: 530 y 531; Comité de Desarrollo Económico, 1951: 151 y 125; Le Bret, 1958: Vol. I, 164).

Numerosos factores contribuyeron a que el funcionamiento de esta vía al igual que en otras regiones del país no fuera óptimo: el material rodante era de baja capacidad y su mantenimiento era costoso, las locomotoras eran viejas y por esa razón se dificultaba la consecución de repuestos (Currie, 1951: 128). Tumaco era una ciudad marítima, pero su puerto no fue habilitado como muelle; entonces, los nariñenses de la primera mitad del siglo XX, debieron importar y exportar por Buenaventura, aun existiendo Tumaco (Díaz del Castillo, 1952, Tomo I: 218).

En un estudio realizado por Emiliano Díaz del Castillo durante la década de 1939-1949, comparó el movimiento de trenes del país en siete de las catorce empresas ferroviarias: Nariño, Ambalema-Ibagué, Cartagena-Calamar, Cúcuta, Caldas, Norte Sección Primera y La Dorada; concluyó que el ferrocarril de Nariño entre 1945 y 1949 tuvo un mayor movimiento que el de Ambalema-Ibagué; mientras el nariñense incrementó su movimiento, el tolimense se encontraba en descenso continuo. Igual ocurrió con el ferrocarril Cartagena-Calamar, que presentó constantes disminuciones. El de Nariño superó al de Cúcuta en 1945 y 1946. Los ferrocarriles de Caldas, Norte Sección Primera y La Dorada, en la mayoría de años presentaron un mayor movimiento (Díaz del Castillo, 1952, Tomo I: 218, 222 y 224).

Entre 1930 y 1948 el número de pasajeros del tren de Nariño aumentó: en 1930 transportó 6.430 personas y en 1948, 104.994. Una cifra importante. Los números demuestran la acogida que tenía el medio ya que era una solución para el transporte de pasajeros. Pero, el volumen de toneladas que movió era bajo, porque cruzó una

región despoblada, no atravesó ni centros de producción ni de consumo, y, como anteriormente se expresó, al material rodante era obsoleto por lo tanto aumentaba el tiempo de los recorridos (Díaz del Castillo, 1952, Tomo I: 225).

En 1952, en pleno debate acerca de la conveniencia de desmontar el ferrocarril y reemplazarlo por una carretera que uniera Pasto-Tumaco, Díaz del Castillo se preguntó si era conveniente defender unos pocos kilómetros de enriellado separado del sistema ferroviario nacional, también consideró que la economía nariñense no se beneficiaría de ese tramo, por lo tanto, no convenía su defensa a toda costa (Díaz del Castillo, 1952, Tomo I: 234). Afirmó que aunque el gobierno nacional dotara de suficiente y moderno material rodante, que ofreciera servicios técnicos más avanzados y reorganizara la administración, sería más conveniente la carretera; el ferrocarril continuaría siendo un apéndice aislado porque el Estado no proyectaba abrir nuevas líneas en una época en donde prosperaban las comunicaciones aéreas y terrestres. A su vez, el transbordo en El Diviso encarecía y demoraba el traslado de la carga (Díaz del Castillo, 1952, Tomo I: 234).

Los editores de las revistas locales tenían otra opinión y llevaron a sus páginas la discusión que se daba en el centro del país acerca de reemplazar el tren por una carretera. Para Enrique Puertas las empresas aéreas o terrestres eran frágiles y de un día a otro se podían acabar; en cambio, el ferrocarril, supuestamente, era perdurable (1952, No. 110: 1 y 2; Puertas, No. 125, 1957: 15). Le solicitaban al gobernador Aurelio Caviedes Artega (1950-1953) y a los senadores Carlos Albornoz y José Elías del Hierro que evitaran el levantamiento de los rieles. Según los editorialistas, no eran enemigos de la carretera, consideraban que las dos obras beneficiaban a Nariño. Sugerían hacer la carretera a cierta distancia del ferrocarril. La decisión final no estaba en sus plumas. Entre los nariñenses hubo un gran desasosiego al conocer que la vía terrestre se estaba construyendo sobre el terraplén ferroviario. En Tumaco en 1952, había inconformidad: Mario García Peña periodista de *El Tiempo* citado por Enrique Puertas anotó: "... La impresión de la gente es que, en un país como Colombia, antes que deshacer ferrocarriles hay que hacerlos" (1952: 9-10).

Se hizo un contrato en donde se estableció el empleo de la carrilera como base de la carretera, decisión aprobada por Jorge Leyva, ministro de Obras Públicas del gobierno de Laureano Gómez (1950-1951). No valieron las protestas de escritores, como Carlos Teófilo Rosero (CERO), Rafael Delgado o Enrique Puertas; este último reclamaba que la carretera se debió hacer como en el pasado se adelantó el proyecto del tren: consultando la opinión de los pueblos y reuniendo a la gente pensante. En los cincuenta, poco a poco, el terraplén férreo se transformó en una vía para automotores (CERO, 1953: 5-7; Puertas, 1957, No. 125. 15 y 16.).

El historiador Germán Colmenares afirmó que el ferrocarril de Nariño con el tiempo reveló ser un fracaso (Colmenares, 1989: 254). A su vez, el historiador pastuso Ignacio Rodríguez Guerrero estableció otras causas:

*El Ferrocarril desde 1927 hasta 1944 fue un pedazo de vía perdido en plena selva, sin pies, ni cabeza, sin principio ni fin. Salía de un estero, Aguaclara,*



*y terminaba en lo más abrupto de la selva, El Diviso. Sin conexiones con los centros de producción y de consumo, ¿Qué carga podía transportar, ni qué pasajeros movilizar? ... El ferrocarril no podía cumplir su cometido, salvando la economía nariñense, sino cuando sus terminales hubieran llegado a Ipiales y Pasto, pasando por los centros más importantes de Nariño... La línea férrea no se proyectó para la selva, sino para unir el interior con el mar a través de los Andes Nariñenses y del llano costanero del Pacífico (Rodríguez, 1959: 306)<sup>2</sup>.*

Después agregó esta reflexión: *¿No hay un infantilismo que raya en lo incalificable, cuando se pretende exigir de un trozo de vía en la selva lo que en esas condiciones no daría ningún ferrocarril del mundo, ninguna vía de comunicación de la tierra, ninguna obra semejante, inconclusa, rota frustrada?* (Rodríguez, 1959: 322).

Entre los nariñenses existió la idea romántica del tren. Parecía la panacea que solucionaría los problemas económicos y sociales del lugar. Esos pronósticos, no pasaron de ser pronósticos: no se desarrolló la infraestructura del puerto de Tumaco, tampoco hubo una clase dirigente local y nacional que impulsará la colonización de baldíos y la agricultura, faltaron planes económicos que sustentaron la viabilidad económica del proyecto y que le dieran continuidad. No obstante, fue un tren que le dio vida y alegría al departamento, al contribuir con su integración humana y económica, además permitió que muchos nariñenses disfrutaran de ese medio de transporte, de sus paisajes y que por primera vez conocieran el mar.

## CONCLUSIONES

La vía ferroviaria de Nariño fue el principal emprendimiento en la infraestructura del departamento en la primera parte del siglo XX, sus hombres más destacados apoyaron durante años el proyecto enfrentando numerosas dificultades. Pero, el difícil contexto nacional e internacional golpeó duramente el sistema férreo nacional. En este caso, sólo se construyó un pequeño porcentaje de la obra planeada y posteriormente se puso fin a ese emprendimiento.

En Colombia otros proyectos también vivieron situaciones difíciles: el de Puerto Wilches que pretendió unir al río Magdalena con Bucaramanga tiene una historia similar. La importancia de la vía era incuestionable, por eso las primeras iniciativas comenzaron a finales de 1860. Pero, la empresa Punchard, McTaggart, Lowther & Co. tardó más de setenta años en construir los ciento veinte y siete kilómetros del trazado que entregó en 1942, incumpliendo su propósito: no llegó a Bucaramanga, terminó unos kilómetros antes de la ciudad. En la obra hubo numerosas dificultades: insuficientes recursos económicos, malos manejos administrativos, sobrecostos en la construcción y operación, entre otros problemas (Correa: 2012: 94-95).

---

2. Para profundizar en la parte económica del tren de Nariño y el análisis de las misiones extranjeras ver: Rodríguez, Ignacio (1961). Geografía económica de Nariño, Tomo III, Geografía económica (Las industrias pecuaria, minera, bancaria, etc.) Editorial Sur Colombiana. Pasto, pp. 278-317.

Las vías férreas que en Colombia se tendieron en la década de los veinte en búsqueda de soluciones al transporte masivo de carga y de personas llegaron tarde. En el país había pasado la hora de la mula de hierro, después de la década de los cincuenta una a una se fueron desmontando. Ese lamentable fin refleja problemas de liderazgo político y de planeación a nivel nacional y local, cuyos responsables no concibieron un sistema de transporte a largo plazo.

Dentro de la historia de los ferrocarriles de Colombia, el ferrocarril de Nariño, fue uno más que sucumbió en la segunda parte del siglo XX. Entre 1930 y 1954, las políticas del Gobierno prefirieron las carreteras y una a una, las viejas locomotoras desaparecieron. Algunos trenes que subsisten en 2015 tienen las mismas características que sus pares del siglo XIX: tramos cortos, inconexos, que sirven a propósitos específicos: El Cerrejón que une las minas de carbón con el mar, o, el tren turístico de la Sabana de Bogotá, Turistren, a cargo de particulares que funciona con elevadas tarifas los fines de semana y entre semana traslada a los estudiantes de la Universidad Militar Nueva Granada entre Bogotá y Cajicá. El Ferrocarril del Pacífico restablecido en julio de 2015 y que paulatinamente unirá al Valle con el eje cafetero, posiblemente abra otra página en la historia de los ferrocarriles en Colombia. Seremos testigos.

Los asuntos referentes a la salud de los trabajadores que participaron de esos trabajos y las políticas médicas, económicas y sociales que implementaron la gerencia del ferrocarril de Nariño y el Ministerio de Obras Públicas son temas que desbordan este artículo; pero, que resultará sugestivo investigar para comprobar si la frase escrita por Guillermo Edmundo Chávez en su novela *Chambú* es cierta: ¡Qué nos importa que sea el ferrocarril (refiriéndose al ferrocarril de Nariño) de costo más económico en Colombia, si en cada polín hay un esqueleto y todo este barro asqueroso está manchado de sangre!... (Chávez, 1962: 88).



## REFERENCIAS

1. ALBÁN, Francisco (1918). Informe que el gobernador de Nariño rinde a la Asamblea Departamental de 1918. Imprenta del Departamento. Pasto.
2. BEJARANO, Jesús Antonio (1989). La economía colombiana entre 1922 y 1929. Nueva Historia de Colombia, Tomo I, Historia política 1886-1946, Álvaro Tirado Mejía (director científico y académico). Planeta Colombiana Editorial S.A. Bogotá. Pp. 51-76.
3. BUCHELI, Julián (1921). Gobernador de Nariño, Mensaje a la Asamblea departamental de 1921. Imprenta del Departamento. Pasto.
4. BUENDÍA NARVÁEZ, Jorge, (1979). "Constante afán de Pasto por vincularse al mar". En: Cultura Nariñense. Mayo- Junio. No. 115. Pasto, Colombia. Pp. 5-16.
5. CERO (Carlos Teófilo Rosero), (1953). "El levantamiento de los Rieles del Ferrocarril de Nariño", En: Ilustración Nariñense. Marzo de 1953. No. 112, Pasto, Colombia. Pp. 5-8.
6. CHÁVEZ, Guillermo Edmundo (1962). Chambú. Editorial Bedout. Medellín.
7. CHAVES R. Max (1920). El ferrocarril de Nariño. Trabajo presentado a la consideración del 2o. Congreso de Mejoras Nacionales por el delegado del departamento de Nariño. Imprenta del Departamento. Pasto.
8. COLMENARES, Germán (1989). "Ospina y Abadía. La política en el decenio de los veinte". Nueva Historia de Colombia, Tomo I, Historia política 1886-1946, Álvaro Tirado Mejía (director científico y académico). Planeta Colombiana Editorial S.A. Bogotá. Pp. 243-268.
9. COMITÉ DE DESARROLLO ECONÓMICO (1951). Informe final, septiembre de 1950-agosto de 1951. Imprenta del Banco de la República. Bogotá.
10. CORREA RESTREPO, Juan Santiago (2012). Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos (1869-1990). CESA. Bogotá.
11. LAUCLIN, Currie, (1951). Bases de un programa de fomento para Colombia. Informe de una misión dirigida por Lauchlin Currie y Auspiciada por el Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento. Banco de la República. Bogotá.
12. DÍAZ DEL CASTILLO, Emiliano (1952). Economía del departamento de Nariño. Tomo I, Imprenta del Departamento. Pasto.
13. ERASO NAVARRETE, Rafael (1944). "Ferrocarril de Nariño", En: Letras. Revista de actualidad para todos, Enero de 1944, No. 11. Pasto, Colombia. Pp. 63 a 65.
14. FERNÁNDEZ RUEDA, Sonia (2008). (Comp.) Introducción. El ferrocarril de Alfaro. El sueño de la integración. Taller de Estudios Históricos y Corporación Editora Nacional. Quito.
15. HINESTROSA, Roberto, (1927). "Interesante correspondencia del conocido escritor, Roberto Hinestrosa C. al director de Ilustración sobre los sucesos de última hora". En: Ilustración nariñense, serie II, diciembre, No. 24. Pasto, Colombia. Pp. 21 y 22.
16. LEBRET, Louis Joseph (1958). Estudios sobre las condiciones de desarrollo en Colombia/Misión económica y humanismo. Aedita, Editores Cromos, Bogotá. 2 volúmenes.
17. JIMÉNEZ MENESES, Orián, Hernández Pérez, David y Pérez Morales, Edgardo (2005). Tumaco. Historia, memoria e imagen. Universidad de Antioquia. Medellín.

18. McGREEVEY, William Paul (1988). Historia económica de Colombia 1845-1930. Traducción de Haroldo Calvo Stevenson. Tercer Mundo Editores. Cuarta edición. Bogotá.
19. OCAMPO GAVIRIA, José Antonio (2007). "La crisis mundial y el cambio estructural (1929-1945)". Historia económica de Colombia. Edición revisada y actualizada. José Antonio Ocampo Gaviria, Germán Colmenares, Jesús Antonio Bejarano, (et. al.) Planeta y Fedesarrollo. Bogotá. Pp. 233-239.
20. POLO MURIEL, Francisco (1998). "El ferrocarril en Colombia, Venezuela y Ecuador (1855-1995): un análisis comparativo", Jesús Sanz Fernández (coord.) Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995), Ministerio de Fomento, Unión Fenosa. Madrid. Pp. 211-248.
21. POSADA, Carlos Esteban (1989). "La gran crisis de Colombia". Nueva Historia de Colombia, Tomo V, Economía, café industria, Álvaro Tirado Mejía (director científico y académico) Planeta Colombiana Editorial S.A. Bogotá. Pp. 77-102.
22. PUERTAS, Enrique "Ferrocarril de Nariño" (1957). En: Ilustración Nariñense. Enero, No. 125, Pasto, Colombia. P. 15.
23. PUERTAS, Federico (1922). El Departamento de Nariño y sus posibilidades económicas, Conferencia dictada en Bogotá: el 13 de octubre de 1922. Imprenta del Departamento. Pasto.
24. REPÚBLICA DE COLOMBIA, (1926). Mensaje que el Señor Gobernador del Departamento de Nariño, general don Eliseo Gómez Jurado, dirige a la Asamblea Departamental, 1926. Imprenta del Departamento. Pasto.
25. RODRÍGUEZ GUERRERO, Ignacio (1959). Estudios geográficos sobre el departamento de Nariño. Imprenta del Departamento. Pasto.
26. RODRÍGUEZ GUERRERO, Ignacio (1961). Geografía económica de Nariño, Tomo III, Geografía económica (Las industrias pecuaria, minera, bancaria, etc.). Editorial Sur Colombiana. Pasto.
27. S.A. (1923). ¿Cable aéreo o ferrocarril? Capacidades económicas y fiscales del departamento de Nariño. Editorial Marconi. Bogotá.
28. S. A. (1930). En: "Ferrocarril de Nariño, declaraciones del gerente señor Gabriel Agudelo", En: Anales de Ingeniería. Mayo de 1930, No. 446. Bogotá, Colombia. Pp. 134-135.
29. ZARAMA RINCÓN, Rosa Isabel (2009). "El tren de Nariño. Un tren fantasma" en la llanura del Pacífico Colombiano, Vías de comunicación y geohistoria en Sudamérica, Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, Consejo de Desarrollo Científico, Humanístico y Tecnológico, Vicerrectorado Administrativo, Mérida, Venezuela. Pp. 237-272.
30. MUSEO JUAN LORENZO LUCERO (Pasto), *El Bien Público*, Año, No. 1, No. 14, Pasto, 7 de abril de 1894.