

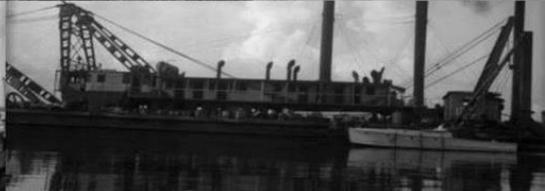
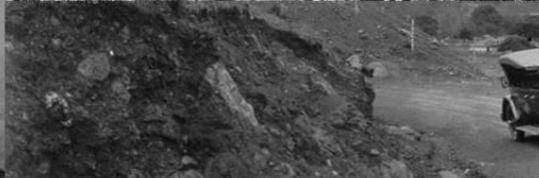
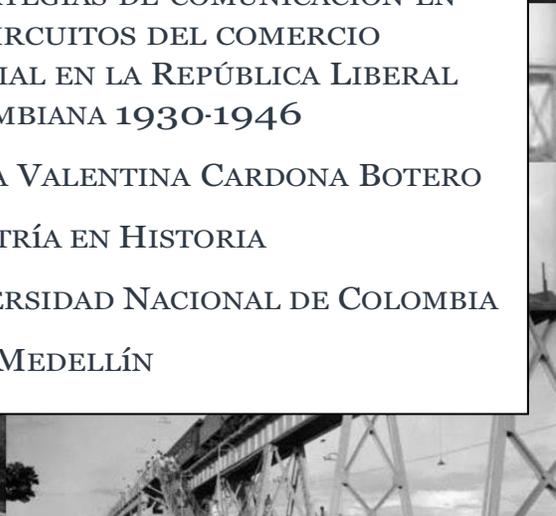
ESTRATEGIAS DE COMUNICACIÓN EN
LOS CIRCUITOS DEL COMERCIO
MUNDIAL EN LA REPÚBLICA LIBERAL
COLOMBIANA 1930-1946

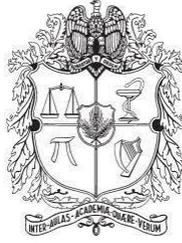
LAURA VALENTINA CARDONA BOTERO

MAESTRÍA EN HISTORIA

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

SEDE MEDELLÍN





**Estrategias de comunicación en los circuitos del comercio mundial en la República Liberal
colombiana 1930-1946**

Por:

Laura Valentina Cardona Botero

Tesis para optar al título de Magister en Historia

Director:

Dr. Juan Felipe Gutiérrez Flórez

**Universidad Nacional de Colombia. Sede Medellín
Facultad de Ciencias Humanas y Económicas**

**Medellín
2023**

A mi madre por ser el fundamento

A mi hermano, mi compañía segura.

Agradecimientos

Gracias al profesor Juan Felipe Gutiérrez por su acompañamiento, enseñanzas y consejos siempre pertinentes. Por transmitirme la confianza y la tranquilidad necesarias. A mis padres y hermano Gloria, Guillermo y Julián, por su apoyo siempre incondicional.

Palabras clave

Integración territorial; infraestructura vial; carreteras; ferrocarriles; navegación aérea; navegación fluvial; navegación marítima; modernización; República Liberal; café; economía colombiana; siglo XX.

Resumen

La presente investigación desarrolla puntos centrales del proceso de construcción de la red de infraestructura vial nacional durante los años de la República Liberal (1930-1946), teniendo como base conceptos y principios teóricos como la multimodalidad, élites regionales, posibilismo geográfico, integración territorial, modernización, desarrollo, industrialización y porosidades, sin perder de vista los cambios de paradigma que tuvieron lugar en dicho momento, concretamente el paso de un modelo inglés a uno norteamericano, la incertidumbre de una economía cafetera y el tránsito de la infraestructura de un país agrícola a una en una nación sometida al modelo agroexportador. Es en ese sentido que se hace un aporte a la historia nacional.

Metodológicamente se realizó una revisión sistemática de fuente primaria, en su mayoría prensa de la época, con lo que se logró evidenciar la manera como se produjo una intensificación en los trabajos de las obras públicas nacionales, con la pretensión política, jurídica, fiscal, económica y social de intercomunicar regiones y al país con los circuitos de comercio mundial en el marco de la división internacional del trabajo. El texto está dividido en cuatro capítulos. En el primero se da cuenta del componente metodológico usado en la investigación; en el segundo está lo referente a las obras realizadas por tierra; el tercero lo concerniente a las obras en el agua y el cuarto lo pertinente al aire.

¿En medio de las vicisitudes económicas y políticas se lograría una estructura vertebral de la nación? Esa estructura vial que conecta los puntos importantes de la nación, ¿cuál economía o cuál realidad realmente soporta? ¿Las obras públicas abren el país a la modernización o ellas son la modernización para el país? ¿Qué significan en posibilidades o riesgos, las porosidades que se pueden desprender de ineficiencias, duraciones inusitadas de las obras y de la mezcla de intereses políticos en la financiación de estas?

Keywords:

Communication strategies in the circuits of world trade in the colombian liberal republic 1930-1946

Territorial integration; infrastructure road; roads; railways; air navigation; river navigation; Maritime navigation; modernization; Liberal Republic; café; Colombian economy; twentieth century.

Abstract

The present research develops central points of the process of construction of the national transportation infrastructure during the years of the Liberal Republic (1930-1946), based on concepts and theoretical principles such as multimodal transport, regional elites, geographical possibilism, territorial integration, modernization, development, industrialization and different drawbacks, bearing in mind the paradigm shifts that took place at that time, specifically the transition from an English model to an American model, the uncertainty of a coffee economy and the transition of the infrastructure from an agricultural country to a one subjected to the agro-export model. This is how a contribution is made to national history.

Methodologically, a systematic review of primary source, mostly printed press from 1930 to 1946, was carried out to show how the intensification of public works was produced with the political, legal, fiscal, economic and social intention to interconnect regions and the country with the world trade circuits within the framework of the international division of labor. The text is divided into four chapters. In the first is dedicated to the methodological component used in the research; the second it is related to infrastructure transportation on land; the third is about water transport infrastructure and the fourth is dedicated to air transport infrastructure.

In the middle of the economic and political ups and downs, would it be possible to establish a backbone structure of the nation?

The road structure that connects with the most important points of the nation, what economy or reality does really support? Do public work open the country to modernization or are they the modernization themselves for the country?

What does it mean, in terms of possibilities and risks, the drawbacks that emerge from inefficiencies, unusual durations of the public works, and the mixture of political interests in the funding of works?

Tabla de contenido

Introducción.....	8
El archivo: las fuentes	16
Ejes temáticos	25
Temporalidad	37
Lugares.....	39
Por tierra	41
Legislación y financiación	43
Vías férreas	59
Estaciones y obras complementarias	78
Carreteras	82
Obras complementarias necesarias para el tránsito por el sistema de carreteras	137
Por agua	140
Lo fluvial.....	140
Lo marítimo	158
Por aire.....	166
Consideraciones finales	200
Anexos	204
Fuentes.....	234

Introducción

La historiografía colombiana tradicional, apoyada en los informes de la época, ha señalado que el país no estaba preparado financiera ni tecnológicamente para asumir las obras de infraestructura que requería para impulsar su desarrollo por las ilusiones de las elites comerciantes, por la sociedad dividida y por la precariedad del Estado). Como se observa con la reconstrucción lograda en esta tesis, esta postura que se muestra en el discurso de la prensa del momento obedece más a perspectivas políticas o intereses partidistas que a la “real” situación del país. Con ello no se pretende afirmar que existían todas las herramientas y mecanismos necesarios para construir ‘la mejor’ red de infraestructura vial pensada, pero sí que las élites económicas y políticas llevaron a cabo proyectos de infraestructura de gran calibre. Así, en medio de las vicisitudes económicas del siglo XX, el gobierno destinó recursos a diferentes obras y propició la importación de tecnologías de Estados Unidos y Europa, así como la actividad y la vanguardia del personal de ingenieros, topógrafos, economistas, pilotos, obreros y otros profesionales requeridos en las diferentes obras. ¿Qué si hubo improvisación? Sin duda. Pero no sería justo afirmar que fue la regla; o quizá con esa regla, es viable analizar el nada despreciable conjunto de obras que esta tesis logra poner en el horizonte de la reconstrucción histórica.

Esta tesis, es el resultado de un proceso de investigación histórica centrada en el estudio de la construcción de la ‘red vial nacional’ como elemento fundamental de la constitución de la nación. En él, se hizo un exhaustivo rastreo y recolección de noticias publicadas sobre el particular en la prensa colombiana, específicamente los periódicos El Tiempo, El Colombiano y El Espectador, entre los años 1930 y 1946, momento conocido como la República Liberal. Todas ellas, hicieron parte de un importante ejercicio de sistematización en el que se ordenaron, agruparon y jerarquizaron para encontrar la coherencia que tuvieron en la época, y poder realizar el ejercicio de escritura que se presenta dividido en cuatro capítulos, que ofrecen al lector novedosos hallazgos sobre las diferentes modalidades de transporte que se han implementado en el país, y se implementaron en el período en cuestión; es decir, de los cómo, los para qué y los por qué, de las diferentes obras.

Se ha pensado generalmente que la geografía colombiana fue un gran obstáculo para la construcción de una infraestructura vial nacional que lograra integrar al país político, sin duda significó un desafío para quienes en los albores de la república se apropiaron de ese proyecto, sin

embargo, el reto fue asumido y las dificultades sorteadas, las obras necesarias se construyeron, eso sí, con toda clase de vicisitudes. Hubo problemas políticos, sociales y económicos que debieron superarse como la Guerra de los Mil Días, el endeudamiento de la nación y las dificultades económicas de comienzos de siglo, aun así las obras se construyeron. Durante el periodo estudiado se llevaron a cabo cualquier cantidad de obras que permitieron, tal como se pensó al inicio de esta investigación, conectar al país, establecer redes de mercado internas y algunas otras con el exterior, las montañas de Antioquia conocieron el ganado de los Llanos y el Chocó las papas del altiplano cundiboyacense y el caribe las bellezas del Amazonas. La hipótesis inicial de esta investigación era que durante la República Liberal se había llevado a cabo un proyecto de modernización de la nación colombiana teniendo como eje de análisis la construcción de la red de infraestructura vial nacional que posibilitó no solo la intercomunicación física y material del país sino también la configuración de redes de mercado que llevaron a la dinamización de una economía regional e internacional. Se reconocen las limitaciones como la poca productividad, la baja industrialización y el surgimiento de una economía basada en la exportación de materias primas, fue detrás de esta exportación que se pensó la infraestructura, todas características de una economía del tercer mundo, aunque el término sería acuñado décadas después. Sin embargo, esta investigación se ocupó de reconocer las condiciones materiales de infraestructura disponibles para lograr dicho proyecto. En el proceso hubo problemas como la dispersión de los recursos, la planeación aislada de los proyectos, en parte por la privatización de las obras, y la falta de materia prima como el hierro necesario para obras como puentes y puertos, a nivel internacional este metal fue redirigido a atender las necesidades de la Segunda Guerra Mundial.

Como se verá en los diferentes capítulos es un trabajo de sistematización (recolección, síntesis, agrupación y presentación de la documentación). Un arduo trabajo de archivo.

En esta dirección, el primer capítulo *El archivo: las fuentes*, ofrece una caracterización de la fuente primaria consultada para esta investigación, la metodología empleada para su organización y sistematización. En él, se aborda lo relativo al archivo, entendiéndolo como el primer paso que da la historiadora para enfrentar un proceso de investigación; es decir, bajo la concepción moderna de archivo, lo relativo a su construcción. Por tanto, habla de su legitimidad para la labor investigativa y escritural, del sustento documental que brinda, de la tensión con la veracidad de los acontecimientos. Crear un archivo es parte fundamental del quehacer de la historiadora en

tanto es de esa manera que logra sistematizar las huellas o evidencias de las fuentes de información consultadas para el análisis. Ahora, la prensa consultada fue escogida porque está plasmado en sus páginas las diferentes formas de manejar la información según la postura política o línea editorial, lo que se hace fundamental para el ejercicio de crítica de fuentes que ayuda a la historiadora, evitar caer en dogmatismos. La prensa como fuente para la historia es de un valor altísimo, por ejemplo, por su periodicidad y la forma de ofrecer la información detallada de los acontecimientos más importantes de una sociedad permite dar seguimiento a los sucesos y conocer formas culturales y sociales con las que cada sociedad asume su destino; en este caso, el cómo se vivió y transitó la construcción de la infraestructura vial del país. En este capítulo se podrá encontrar la metodología utilizada para la recolección y sistematización de la información, recogida de manera textual y categorizada con base en ejes temáticos, así como una muestra de la información encontrada. Se hallaron, transcribieron, sistematizaron y analizaron un total de 2.608 noticias.

El segundo capítulo *Por tierra*, versa sobre las comunicaciones terrestres. En él se expone un ejercicio de reconstrucción y análisis de las formas cómo se llevaron a cabo las obras de infraestructura en lo terrestre. Por tanto, tomando como soporte la legislación y la financiación de las obras, presenta lo relativo a las infraestructuras de ferrocarriles y sus estaciones y las carreteras con los puentes y la pavimentación. Es importante mencionar que cada obra fue construida con un objetivo como la vinculación entre regiones, el desarrollo de la industria y/o la dinamización económica. A través de la legislación se normatizaba y organizaba la ejecución de las obras, se estandarizaban las técnicas, se designaban los recursos, se nombraban comisiones de planificación y evaluación, se ordenaba la ejecución de las obras, se establecían impuestos, partidas, apropiaciones y concesiones como estrategia para la consecución de recursos ya fueran públicos o privados.

Además, a través de la norma también se reclasificaban las vías; por ejemplo, en nacionales o departamentales; como se puede deducir de la información aportada por la documentación, no se trataba de un simple trámite legislativo, sino que con esto se determinaba de dónde debían salir los recursos para las obras. También, a través de ella, se creaban organismos gubernamentales para asesorar o delegar las obras como ‘comisiones’ y ‘consejos’. En la década de 1930, Colombia era un país en el cual, gobernantes y élites, veían la posibilidad de desarrollo a través de los productos obtenidos fundamentalmente de las labores del campo; con un animado

crecimiento urbano y con poca actividad industrial; sin embargo, y pese a ello, el auge de construcción de obras de infraestructura, renglón central en esta tesis, es bastante sugerente. Por ejemplo, significó una fuente de trabajo para obreros desocupados y el robo de ‘manos’ a la agricultura, lo que, en su momento, como lo evidencia la información de la prensa, se reflejó en un alza en los precios de los alimentos.

Por su parte, las noticias sobre la financiación, que se refieren significativamente a los diferentes mecanismos utilizados para superar la falta de liquidez para las obras, permiten ver que se recurrió a empréstitos, financiación extranjera, hipotecas, designación exclusiva de las rentas de alguna actividad económica, prestamos de la sociedad civil, compañías o bancos, bonos y donaciones; todas ellas, estrategias (artificios técnicos) que finalmente permitieron la construcción y sostenimiento de las obras que allí se refieren. En correspondencia con estas estrategias, aquí se resalta que, durante los años de la inflación económica se recurrió a la sustitución de importaciones como política económica, que ésta se apoya fundamentalmente en la estrategia de fortalecimiento del mercado interno para su funcionamiento y, que éste, solo puede lograrse mediante la intercomunicación de las regiones del país.

En este horizonte tecnológico, en lo que a obras se refiere, el capítulo primero se ocupa de las vías férreas que fueron, a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, la ‘fuente de vida’ de la economía nacional en tanto hacían parte de la expectativa de conectar los centros productores con los puntos de distribución. De acuerdo con la información difundida en la prensa, la red férrea nacional estaba en el ideario de conectar productores de café con puertos fluviales y marítimos. En este sentido, cuando se analiza su desempeño, los ferrocarriles nacionales tuvieron, comparado con otros países, bajo rendimiento, debido a la falta de mercancía suficiente para llenar los trenes que rodaban por el país. También ocurrió que las líneas de los ferrocarriles se construyeron con diferencia en la distancia de las paralelas lo que impidió que hubiera una red integrada. Para hacer frente a la baja rentabilidad, se propusieron varias estrategias como fortalecer el arancel aduanero, defender y fortalecer la industria – producción nacional – y se contrataron expertos extranjeros para planificar el país vial de la mejor forma; como fue el caso del técnico Milner y la misión Kemmerer.

En el texto el lector podrá encontrar referencias al Ferrocarril de Antioquia, al Ferrocarril de Amagá, al Ferrocarril del Pacífico que llegaba hasta Armenia, al Ferrocarril de Armenia – Ibagué

que era un transversal para conectar al del Pacífico con la capital, al Ferrocarril del Tolima, al Ferrocarril de Girardot que unía a Bogotá con el río Magdalena, al Ferrocarril de Cundinamarca que intercomunicaba el interior del departamento y al Ferrocarril del Carare. Es importante aclarar que no es objeto de la presente investigación reconstruir la historia de cada una de las obras sino referenciar a través de ellas algunos acontecimientos regulares, particularidades y lugares comunes de lo que fue construir la red vial nacional en la época, de acuerdo con el registro documental trabajado. Además, se hace referencia a estaciones y otras obras complementarias necesarias para el funcionamiento del sistema vial como bodegas, desmonte de bosques, arreglo de tajamares, adecuación de puertos, importación de maquinaria, adecuación de talleres, entre otras.

En la segunda parte del capítulo, se reconstruye la dinámica que se vive en torno a las carreteras, que sugiere que fueron decisivas para el intento de integración que se proponía en la época. Como se sigue en el ejercicio de reconstrucción y análisis de la información, el auge de su construcción a principios del siglo XX tiene dos posibles explicaciones, una es el cambio de paradigma de la primacía británica a la estadounidense: la primera representada por los ferrocarriles y, la segunda, por los automóviles, la invención del motor de explosión y el fordismo. La otra, más nacional, sugiere que el cambio de un medio de comunicación por otro fue el afán que tenían los liberales, recién llegados al poder, por tomar distancia de las políticas de los conservadores, asociados a la construcción de vías férreas. Cualquiera sea el caso, la documentación muestra que se comienzan a construir muchísimas vías en todo el país: primarias (nacionales), secundarias (departamentales) y terciarias (municipales), además de las obras complementarias como pavimentación, puentes, peajes, aduanas y puestos de control; sobre los tres últimos, no hay información en la fuente consultada pero aun así son elementos constituyentes del tránsito terrestre. De allí se observa que la forma cómo se construyeron las vías en el país es así: se hicieron tres grandes troncales de sur a norte, la troncal de occidente, la troncal del centro y la troncal de oriente, además de algunas troncales transversales que conectaban a una troncal con otra. Algunas de las vías a las que aquí se hace referencia son: la carretera de Caldas, la de Manizales al río Magdalena, la de La Pintada – Río Sucio, la del Pacífico para comunicar a Buenaventura con el interior del país, la de Turbo o vía al mar, la de Tumaco, la de Quibdó a Ciudad Bolívar que daba salida al Chocó por Antioquia, la del

Centenario, la de Torres, la de Cúcuta al puente internacional Simón Bolívar, la de Pamplona a Bucaramanga, la del Carare, entre otras. Todas ellas conformaban la red vial nacional.

En el tercer capítulo *Por agua*, se muestra el ejercicio de análisis realizado sobre la documentación que hace referencia al transporte fluvial y marítimo, que como se logra observar, estaba considerado como una modalidad vial y de transporte que formaba parte de la red nacional. En el caso de la navegación fluvial hay un evidente protagonismo del río Magdalena. En la información recolectada solo hay una noticia sobre la navegación por el río Cauca y unas pocas referencias a otros ríos al sur del país y a los ríos del Chocó. El río Magdalena, navegable desde Neiva, fue usado como medio de transporte desde la conquista y, desde entonces hasta mediados del siglo XX, cuando el desarrollo de nuevas formas de tecnología tomó relevancia, fue la principal ‘arteria’ económica del país. El Magdalena desemboca en el mar caribe en Bocas de Ceniza, Barranquilla, y a través del Canal del Dique en Cartagena; en ambas zonas, en el amplio período mencionado, se realizaron importantes obras orientadas a mantenerlas activas como salidas del país al exterior.

Era un medio rápido y económico para el transporte de mercancías y personas, pero impredecible por los momentos de sequía que, dado que imposibilitaban la navegación, era común que las bodegas de los puertos se abarrotaran de mercancía e incluso que las mismas se echaran a perder. Este es un factor importante que, ante la naturaleza perecedera de las mercancías transportadas, hacía pensar en la necesidad de medios de transporte óptimos y rápidos. Su importancia para el período puede medirse también a través de la multiplicidad de puertos que se construyeron; de estos, eran el puerto de Honda, el de Caracolí, el de Girardot, el de Magangué y el de Mompós, los más mencionados en la prensa. Igualmente, puede verse en la cantidad compañías navieras que se fundaron, y que se encargaban de organizar y ejecutar la navegación por el río, el transporte de la carga y de los pasajeros. Algunas de esas compañías fueron la Alianza Fluvial, la Compañía Antioqueña de Transportes, The Colombia Railways & Navigation Co. Ltd., la Unión de Transportes Fluviales y la Naviera Colombiana. Es importante mencionar que, la relación de los puertos con los ferrocarriles y carreteras era de complementariedad: las mercancías y pasajeros eran transportados hasta los puertos fluviales para, desde allí, ser movilizados por esta vía; a esa circulación está asociada la construcción de obras complementarias que permitieran hacer frente a la demanda, como trabajos de canalización y arreglo de la vía fluvial para intentar

que el río fuera navegable durante todo el año; así como construcción de bodegas, puertos, malecones, dársenas, tajamares y trabajos de dragado.

De otro lado, la navegación marítima, que comunicaba a Colombia con el resto del mundo, estaba unida con la navegación fluvial, en el Caribe con el Magdalena mediante Bocas de Ceniza y el Canal del Dique, y en el Pacífico con el Ferrocarril del Pacífico y la carretera de Cali al mar que alimentaban las actividades portuarias de Buenaventura. La oferta marítima constaba de transporte de mercancías y personas al exterior, principalmente a Europa, con la particularidad de que el transporte ofertado tenía fines turísticos. La navegación marítima hizo del puerto de Buenaventura uno de los más importantes del pacífico americano; por allí entraban y salían casi la totalidad de mercancías intercambiadas en el país; por eso, como se enuncia en las noticias estudiadas y en parte de la historiografía del tema, la infraestructura allí construida, era de última tecnología, había malecón, se le hacía el mantenimiento necesario, como el dragado; se instalaron grúas para atender el movimiento de mercancías transportadas por embarcaciones de gran calado; y se construyeron grandes bodegas que pudieran almacenar toda la mercancía extranjera y nacional que llegaba al puerto; algunas de ellas incluso fueron construidas por la Federación Nacional de Cafeteros para acopiar correctamente el café que iba de salida.

Por último, el cuarto capítulo *Por aire*, contiene la reconstrucción de la información sobre la navegación aérea en el país durante la época referida. La base de este tipo de transporte son los aeropuertos, pistas de aterrizaje, campos de aterrizaje o aeródromos como se conocían en la época. Cada uno de ellos, era un tipo de espacio y una infraestructura diferente; por ejemplo, una pista de aterrizaje era el lugar donde los aviones podían aterrizar; casi siempre se trataba de aviones pequeños; un campo de aterrizaje era la pista con algún hangar y/o bodega y algún lugar para que los pasajeros esperaran. Por su parte, el aeropuerto era la infraestructura más completa, tenía una o varias pistas, salas de espera, lugares de embarque, hangares y bodegas. Por este medio se prestaba el servicio de transporte de mercancías, personas, correos y valores. Había igualmente servicio de taxi y ambulancia, así como aeroexpresos; y los había civiles, militares o mixtos. Otra parte fundamental, por más obvio que parezca eran los aviones, que los había acuáticos, terrestre y anfibios.

En su historicidad se observa que se comenzó prestando el servicio en aviones pequeños pero a medida que la tecnología avanzaba, y sobre todo en la posguerra, se fueron adquiriendo aviones

de mayor capacidad y tamaño que tenían como uso principal el transporte de pasajeros, por su parte los bienes y mercancías se siguieron transportando principalmente mediante los demás modos de transporte, con excepciones como el transporte de algunos bienes de consumo como carne desde y hacia lugares apartados de la centralidad como el oriente colombiano. En vista de la aparente facilidad para establecer comunicación por este medio se empezó a construir en casi todo el territorio nacional infraestructura necesaria para atender la demanda y la oferta de vuelos, al mismo tiempo se establecieron muchas compañías aéreas con interés de prestar servicio aéreo de transporte de mercancías y pasajeros como la renombrada Scadta, la primera en conformarse; la Panamerican Grace Airways, que era estadounidense pero prestó amplió servicio en el país; Avianca; Aviarco; Aerovías del Mundo; Sociedad Aérea Taca de Colombia; Sociedad Limitada de Servicios Aéreos (Lansa) y la Sociedad Aérea Antioqueña (SAM). Entre el conjunto de singularidades que se muestran en el capítulo, se puede señalar que tenían la potestad para construir cada una los aeropuertos que necesitaran para prestar su servicio dependiendo de las ‘líneas’ (rutas) aéreas que atendieran; y otras veces, eran construidos por los municipios con el fin de atraer la oferta de vuelos y en ese caso todas las aerolíneas que hicieran los trámites podían hacer uso de las instalaciones. También era habitual que las compañías llegaran a acuerdos para compartir los aeropuertos.

Es importante mencionar que, por ‘línea aérea’ se hacía referencia a la ruta que establecía determinada compañía aérea para prestar un servicio, por ejemplo, la línea entre Bogotá y Girardot. Las líneas se trazaban con base en pruebas (como las fotografías) y estudios de los vientos, la altura, la topografía. En los trayectos establecidos por ellas (líneas), las empresas construían aeródromos de emergencia, con la finalidad que, de ser necesario, el piloto pudiera aterrizar de manera segura en su transcurso. La navegación aérea tomó tal importancia, que el país llegó a un punto de tener insuficiencia de pilotos; por ello, se fundaron escuelas que pudieran formar nuevos pilotos civiles para el préstamo del servicio. Algunos de esos aeropuertos se construyeron en Cundinamarca, Antioquia, Valle del Cauca, Nariño, Santander, Norte de Santander, La Guajira, Magdalena, Bolívar, Atlántico, Chocó, Meta, Amazonas, Tolima, Huila, San Andrés y providencia, y los Llanos orientales, abasteciendo del servicio a casi todo el territorio nacional.

Difícil imaginar un historiador sin su archivo, la fuente primaria de donde extrae el origen y la verdad, además le proporciona los recursos necesarios para definirse y legitimarse profesionalmente.

Frida Gorbach

*

Si hubiera habido censura de prensa en Roma, no tendríamos hoy ni a Horacio ni a Juvenal, ni los escritos filosóficos de Cicerón.

Voltaire

El archivo: las fuentes

En principio el archivo se pensó como el espacio para guardar los rastros de otros y, legitimar la existencia de los estados nación, justificar la memoria nacional y hacer posible los proyectos nacionales, por eso la importancia del archivo es un rasgo moderno (Ponds 2013, 168). Existe el archivo institucional en el que trabajan archivistas e historiadores que está regido por normas y leyes, en ellos se resguarda la información oficial de la nación; pueden estar especializados en diferentes tipos de información, pero su esencia es ordenar y resguardar los documentos producidos por las intuiciones en el marco de la ejecución de sus funciones. También existe el archivo que construye el historiador, que es resultado de un ejercicio que pasa por la revisión juiciosa y sistemática de uno o varios fondos documentales resguardados en esos archivos institucionales de los cuales se extrae la información requerida.

Sin embargo, el historiador se relaciona con el archivo en tanto contiene la información necesaria para sus investigaciones, pero esa relación no pasa por la organización o categorización de este, pues esa labor – de vital importancia – pertenece al archivista, son ellos quienes custodian los documentos en el espacio físico, son quienes establecen los parámetros de control, de consulta, de tratamiento y, direccionan las normas de uso y visita. Por ello, el nuevo archivo es el archivo de investigación de cada historiador en el ejercicio de su quehacer.

La dependencia del historiador con el archivo pasa por la necesidad de apropiarse de los documentos, en tanto el estudio y la sistematización de estos le permite legitimar su labor investigativa y escritural. El historiador al llegar al archivo debe localizar los documentos, procesarlos y, extraer de ellos la información necesaria y pertinente que le permita darle un sustento

documental a su investigación, y por esa vía, apoyar el orden narrativo lógico de su discurso con la veracidad suficiente para que sea validado por pares. Esa extracción de información es el procedimiento principal que realiza el historiador cuando se enfrenta a un archivo, a un documento, “los historiadores actuales observan, recortan y aíslan partes del cuerpo / documento. Como si se tratara de una autopsia, rompen el documento en pedazos y construyen con ellos la prueba empírica de un concepto cuya existencia es previa a la entrada al archivo.” (Gorbach 2016, 194). Lo que Michael de Certeau nombra la operación historiográfica: que permite que el dato se convierta en objeto de interés histórico en tanto pertenece al pasado, se convierte en evidencia y permite al historiador tomar distancia e intentar ser objetivo o más bien, evaluarlo, reconstruirlo científicamente. El archivo le posibilita al historiador hablar con los muertos y, hablar en nombre del otro para reconstruirlo (Gorbach 2016, 192).

El quehacer del historiador pasa por diferentes etapas, la primera de ellas es la búsqueda de evidencias, datos, huellas -si se quiere-, que se convierten en las fuentes de información para el análisis. Pero a su vez, se trata de eventos que ocurren y se registran en documentos, que se almacenan, primero por las mismas fuentes de producción, luego, por los azares o por intereses institucionales o de Estado, se almacenan en esos lugares llamados archivos; esos sí, creados con la función inalienable de resguardar y conservar las huellas – documentales – del pasado. La otra tarea fundamental, es determinar qué tipo de fuente es la más conveniente para la investigación, lo que depende de la pregunta, la metodología y la hipótesis inicial, y también, de la disponibilidad según el momento histórico a investigar.

Toda investigación histórica comienza con la construcción de un archivo, un archivo que se hace académico, cuasi personal, que la historiadora construye con un objetivo específico: validar a una investigación formulada, un conjunto de hipótesis, un fenómeno ocurrido en el espacio y el tiempo. El archivo con el que aquí se trabajó, cuenta con dos componentes: la fuente documental, convencionalmente llamada primaria y, la fuente bibliográfica, convencionalmente llamada secundaria, que atañe al ejercicio de revisión historiográfica. Así, el primero, es la recolección de información producida en la época misma de la investigación, para esto el historiador acude a acervos documentales producidos por las instituciones que se almacena y conserva en archivos, en este caso particular, se trata de las noticias publicadas sobre los medios de comunicación en la prensa colombiana entre los años 1930 y 1946. La segunda, por otra parte, es el conjunto de enunciados sintetizados a partir de la revisión de lo que han dicho otros sobre el tema propuesto,

es la evaluación de los pares para contrastar sus inferencias y encontrar nuevos caminos interpretativos, metodológicos y/o analíticos a problemas propios del análisis histórico.

Para la presente investigación se hizo uso de publicaciones periódicas, específicamente de prensa producida en Colombia entre 1930 y 1946, de distribución nacional: El Tiempo, El Colombiano y El Espectador, tradicionalmente reconocidos por las diferentes formas de darle tratamiento a la información, dos de corte liberal y uno conservador, dos regionales y uno de la capital con una posición más centralista. La prensa junto con revistas, boletines, gacetas, periódicos murales y en algunos casos publicaciones electrónicas ya sea porque la publicación se hace en formato digital o porque se tiene acceso a una transcripción o microfilmación, se encuentra en el rubro de las publicaciones periódicas ya que se editan con periodicidad predeterminada y generalmente con identificadores numéricos o cronológicos con el propósito de mantener continuidad. Cada uno de ellos puede presentar un título específico y su fecha de edición. Evaluaremos someramente sus usos y utilidades como fuente para la Historia.

Los periódicos pueden publicarse diaria, semanal, quincenal o mensualmente, pueden ser matutinos o vespertinos. Tienen como objetivo llegar a un gran número de lectores; es decir, son producidos para que tengan gran alcance; su contenido incluye editoriales, noticias, tiras cómicas, publicidad, eventos recientes o aspectos de interés local, y es elaborado por grupos de periodistas que investigan, producen, redactan y editan las noticias que se publican; aunque también puede contar con la participación de especialistas en temáticas específicas que sirven como apoyo en momentos coyunturales, que en muchas ocasiones son controlados por los jefes de redacción y editores, lo que marca su línea editorial.

Una de las bondades de los periódicos es que, por su regularidad, terminan ofreciendo información detallada sobre los acontecimientos más destacados de la sociedad a la que pertenecen; a su vez, por el diseño, terminan conteniendo información de variada naturaleza. Es necesario anotar que cada periódico tiene una línea editorial que muestra la orientación o punto de vista permanente de sus publicaciones, lo que se convierte en la orientación de la opinión que se hace pública; por ello, se reconoce que han jugado un papel clave en procesos sociales. Por su naturaleza escrita, crea un registro de *todo* lo que sucede en la sociedad, da la certeza de la ocurrencia de un hecho en el tiempo y evita que la información se ‘distorsione’ como ocurre con la oralidad cuando pasa de persona a persona; además la palabra impresa posibilita que pueda conservarse en el tiempo. No se

puede desconocer la importancia que nuevas corrientes historiográficas le dan a la historia oral y a la memoria en la reconstrucción de hechos históricos. Lo indeleble de la palabra escrita hace que quien se acerca a ella deba hacerlo con la precaución de no creer ciegamente, pues lo escrito tiende a convertirse en verdad, y no hay una sola verdad. Es aquí donde uno de los principios más importantes de la disciplina histórica puede ser de utilidad: la crítica de fuentes. Contrastar información y preguntarse sobre la veracidad de lo allí expuesto es importante para no caer en dogmatismos y orientaciones sesgadas. La relación problemática con la verdad es una característica que comparten la prensa y la Historia, en tanto ambas a través del discurso eligen, que representar como verídico, que debe quedar para la posteridad y que debe ser olvidado.

Es bien sabido que una de las formas en que la Historia como disciplina ha buscado niveles de científicidad, es a través de la objetividad como pretensión máxima de su discurso en la construcción de la historia, es decir, en su afán constante por reconstruir de la manera más fidedigna posible la realidad de los hechos investigados, aunque ya no con la actitud pasiva del historiador hacia las fuentes, a la usanza del siglo XIX, sino desde una postura más activa, crítica y propositiva. Esto es lo que permite reconocer al historiador como analista de las realidades que investiga con un profundo conocimiento de estas.

En este orden de las cosas, las fuentes siguen siendo la materia prima del trabajo del historiador, de ahí parten las dudas que algunos depositan sobre la fiabilidad de investigaciones hechas a partir del uso de la prensa como fuente principal, y es que la prensa por su carácter subjetivo, en tanto está presente la línea editorial que le hace tomar postura frente a los acontecimientos, y por tener un espacio reducido para publicar la información se puede creer insuficiente para la reconstrucción de los acontecimientos. Sin embargo, es justo en esa subjetividad que se encuentra la riqueza de esa fuente pues presenta posturas específicas y también puede desafiar las versiones institucionales que cuentan con medios de difusión y conservación de la información mucho más establecidos, como son los documentos oficiales, las actas, las resoluciones, e inclusive, El Diario Oficial. Para hacer contrapeso a la subjetividad alegada, es necesario hacer una revisión sistemática de la misma que permita acercarse a la vida política, social, cultural y económica del momento que se estudia, la sistematicidad pasa no solo por hacer crítica de fuentes o abrazar una gran cantidad de números publicados sino también por interpretar silencios, espacios, vacíos, imágenes y todo aquello que pueda contribuir a la reconstrucción del pasado, de lo sucedido, de los eventos, de los fenómenos.

Ese rechazo de la prensa como fuente para la historia también se puede ver desafiada por intereses investigativos que requieran visiones locales, regionales o cotidianas, en tanto es la prensa el medio través del cual se difunde información relativa a esa escala del acontecer. Es decir, a pesar de la innegable tensión con la veracidad y la objetividad, ella, por la posibilidad que brinda al historiador de acercarse de una manera íntima o cotidiana a la realidad que investiga, sugiere los hitos que pudiera privilegiar para el análisis. En otras palabras, sin pretender la objetividad, pues es importante tener siempre presente que el periodista también está retratando una forma de verdad, el acercamiento de la Historia a la prensa debe hacerse entendiendo su potencialidad hermenéutica, aceptando el reto al paradigma histórico tradicional. En esa vía de trabajo que toma los contenidos de las noticias como fuente de información, el historiador debe enfrentarse a ellos con pensamiento crítico y un adecuado conocimiento de la época que se está investigando, que sirva de prueba y contrastación.

En esta investigación se utilizó la prensa como fuente primaria para rastrear y documentar la construcción de la red de infraestructura vial nacional entre los años 1930 y 1946. Siguiendo la analítica propuesta por Norbert Elías, es posible señalar que, dicha infraestructura permitió la configuración de un poder central con control de una territorialidad, en la que, además de la explotación de tipo agrícola o minera las utilidades provenían de actividades como el comercio, el tráfico monetario y los gravámenes fiscales. Pero a su vez, los beneficios generados por esas actividades de comercialización y monetarización se vieron reflejados en el mejoramiento de las vías de comunicación y de los transportes, así como en el consecuente incremento del poder militar y la acción efectiva del Estado sobre la territorialidad establecida (Elías 1994, 313 – 315). De acuerdo con la documentación consultada, es evidente una orientación hacia un grado de integración territorial nacional, departamental y municipal; una red vial de vascularidad planeada, de naturaleza multimodal que pretendería integrar social, económica y políticamente al país e incluso desarrollar el turismo.

El seguimiento a la planeación y construcción de obras de infraestructura vial que fueron diseñadas, ejecutadas y/o inauguradas entre 1930 y 1946, permite conjeturar que el proceso de construcción del Estado colombiano mantuvo una fuerte dependencia del proceso de configuración de la red vial nacional. Este hecho, a su vez, se convierte en un elemento de legitimación de la prensa como fuente valiosa para el análisis. Y si bien, la reconstrucción de estas obras puede complementarse acudiendo a otro tipo de fuentes, oficiales en su mayoría, como actas, resoluciones, *anales* del

Congreso, esta investigación privilegió la prensa por su carácter público, porque permite, no solo conocer la acción oficial tras las noticias de su actividad, sino la reacción de las poblaciones. Igualmente, por permitir ver la manera en que los periodistas modelan el discurso para informar al público. Un ejemplo de ello puede verse en el manejo de las noticias relacionadas con la carretera del Carare cuyo objetivo era comunicar a Santander, Boyacá, Cundinamarca y Antioquia. En 1934 el periódico *El Colombiano* comunicó que:

La próxima inauguración de la carretera del Carare abre una posibilidad de vinculación social y espiritual entre los pueblos de Santander, Boyacá, Cundinamarca y Antioquia. Esta carretera provocará ya para siempre intercambios comerciales y de muchos ordenes [...]. **El Colombiano. “La inauguración de una carretera y el turismo de Antioquia”, *El Colombiano*, No. 6336, Medellín, 3 de mayo de 1934, pág. 5.**

Y, en 1936 el periódico *El Tiempo* publicó que:

Vía del Carare / También la vía del Carare espera solo algunos pequeños detalles de afirmado, etc., para ser dada el servicio público y comunicar directamente a Cundinamarca, Boyacá, Santander con Antioquia, sirviendo al propio tiempo de camino de emergencia entre Puerto Berrio y La Dorada. **El Tiempo. “LA VÍA DEL NOROESTE ESTA AL SERVICIO EN TODA SU EXTENSIÓN”. *El Tiempo*, Vol. XXVI, No. 8807, Bogotá, 03 de abril de 1936, pág. 3.**

De manera que, si bien existen resoluciones, actas o contratos que ordenan la ejecución de las obras, la prensa permite conocer detalles que fuentes oficiales no contienen. Las noticias recolectadas, aportan información variada sobre la construcción e inauguración de obras (fechas, asistentes), los dineros destinados a la construcción o mejoramiento de infraestructura, la legislación concerniente al ordenamiento de obras, las discusiones sobre a quién correspondía la construcción y financiación de las vías (nación o departamentos) y algunos mapas. Así mismo, de cómo eran pensadas, descritas y vistas por los ciudadanos, las impresiones y anhelos que compartían al iniciarse o darse al servicio, entre otros elementos que se recogen en los ítems definidos para el llenado de la base documental usada.

De otro lado, se puede afirmar que la prensa es un tipo de fuente documental valioso para la reconstrucción de los acontecimientos, toda vez que, en el caso colombiano, ha tenido un papel

protagónico en el contexto nacional, y es que si se piensa en las condiciones de integración que tiene y ha tenido el país, la prensa ha jugado las veces de elemento integrador en tanto ha logrado comunicar unas regiones con otras, ha permitido notificar decisiones, informar a las gentes e incluso educarlas.

Ahora, en términos metodológicos, la fuente primaria de esta investigación en pro de la sistematización requerida se abordó mediante la recolección textual de la información. Se revisaron los periódicos El Tiempo, El Colombiano y El Espectador entre los años 1930 y 1946. Cada una de las noticias encontradas respecto al particular, se etiquetó y categorizó con base en ejes temáticos previamente establecidos. Se recogieron en total 2608 noticias. Así, la recolección de la información se sistematizó con criterios de agrupación que obedecen a ejes temáticos discriminados por obra, carreteras, ferrocarriles, navegación marítima, fluvial y aérea que a su vez contienen subejos temáticos que particularizan el tipo de obra, puentes, caminos de herradura, vías férreas, puertos, aeropuertos, los ítems se presentan a continuación y de manera precisa del modo que se indica a continuación:

1. Integración territorial

1.1. Legislación relativa a la integración territorial

1.1.1. Legislación vial

1.1.1.1. Legislación sobre carreteras

1.1.1.2. Legislación sobre caminos carreteables

1.1.1.3. Legislación sobre caminos de herradura

1.1.2. Legislación ferroviaria

1.1.3. Legislación sobre navegación marítima

1.1.4. Legislación sobre navegación fluvial

1.1.5. Legislación sobre navegación aérea

1.2. Financiación de la integración territorial

1.2.1. Financiación vial

1.2.1.1. Financiación de carreteras

1.2.1.2. Financiación de caminos carreteables

1.2.1.3. Financiación de caminos de herradura

1.2.2. Financiación de ferrovías

1.2.3. Financiación de la navegación marítima

1.2.4. Financiación de la navegación fluvial

1.2.5. Financiación de la navegación aérea

1.3. Regiones y subregiones que se intercomunican y objetivos de la intercomunicación

1.4. Implicaciones de los cambios tecnológicos (cambios en las modalidades de transporte empleadas)

1.5. Las comunicaciones terrestres

1.5.1. Comunicaciones por el sistema de carreteras

1.5.2. Caminos carreteables

1.5.3. Caminos de herradura

1.5.4. Puentes

1.5.5. Pavimentación

1.5.6. Otras obras alternas (necesarias para el tránsito por el sistema vial nacional: peajes, aduanas y puestos de control, etc.)

1.5.7. Puertos “secos” (zonas francas)

1.5.8. Mapas y cartografía alusiva a la integración territorial mediante el sistema vial nacional

1.6. Sistema ferroviario

1.6.1. Vías férreas

1.6.2. Estaciones y demás obras alternas (necesarias para el tránsito por el sistema ferroviario)

1.6.3. Mapas y cartografía alusiva a la integración territorial mediante el sistema ferroviario nacional

1.7. Navegación marítima

1.7.1. Los puertos de Colombia

1.7.2. Muelles, bodegas, tajamares, malecones

1.7.3. Dragados y canales marítimos

1.7.4. Oficinas aduaneras y demás obras alternas (necesarias para el tránsito por el sistema portuario marítimo)

1.7.5. Empresas dedicadas al comercio marítimo y actividades específicas de las mismas

1.7.6. Mapas y cartografía alusiva a la integración territorial mediante la navegación marítima

1.8. Navegación fluvial

1.8.1. Sistema portuario fluvial

1.8.2. Muelles, bodegas y malecones fluviales

1.8.3. Dragados y canales fluviales

1.8.4. Oficinas aduaneras y demás obras alternas (necesarias para el tránsito por el sistema portuario fluvial)

1.8.5. Empresas dedicadas al comercio fluvial y actividades específicas de las mismas

1.8.6. Mapas y cartografía alusiva a la integración territorial mediante la navegación fluvial

1.9. Integración territorial por vía aérea

1.9.1. Campos de aterrizaje o aeródromos (aeropuertos)

1.9.2. Otras obras alternas (necesarias para el tránsito mediante el sistema de transporte aéreo)

1.9.3. Empresas dedicadas al comercio por vía aérea y actividades específicas de las mismas

1.9.4. Mapas y cartografía alusiva a la integración territorial por vía aérea

Es necesario anotar que en los ejes temáticos: 1.6.3. Mapas y cartografía alusiva a la integración territorial mediante el sistema ferroviario nacional; 1.7.6. Mapas y cartografía alusiva a la integración territorial mediante la navegación marítima; 1.8.4. Oficinas aduaneras y demás obras alternas (necesarias para el tránsito por el sistema portuario fluvial); 1.8.6. Mapas y cartografía alusiva a la integración territorial mediante la navegación fluvial; no se encontraron noticias.

La información extraída se transcribió de manera textual, siguiendo la siguiente estructura estricta: fecha, ejes a los que pertenece la noticia, transcripción textual de la noticia entre comillas, información editorial que contiene: autor, título de la noticia, nombre del periódico, volumen, número, ciudad, fecha y página. A continuación, un ejemplo:

1930.01.15. **Integración territorial – Legislación relativa a la integración territorial – Legislación vial**. “Por decreto ejecutivo, originario del Ministerio de Obras Públicas, fue fijado el sueldo mensual del abogado consulto del consejo nacional de vías de comunicación, en la suma de \$250, que serán pagados, según convenio que se ha celebrado previamente, por la tesorería del ferrocarril del Tolima” (**El Tiempo**. “**Sueldo para el abogado del consejo nacional de vías**”. *El Tiempo*, Vol. XIX, No. 6570, Bogotá, 15 de enero de 1930, pág. 9)

Una vez recolectada la información se sistematizó y estructuró en una base de datos en la plataforma que ofrece el software Excel. Esta organización permite una ágil navegación y consulta de la información recolectada, a su vez, es un insumo clave para la correlación de variables, su análisis y graficación. La matriz que estructura las variables es la siguiente:

Fecha	Nombre del periódico	Lugar de publicación	Información de publicación	Autor	Título	Lugar que referencia	Eje temático	Subeje temático	Contenido	Noticia textual	Notas
-------	----------------------	----------------------	----------------------------	-------	--------	----------------------	--------------	-----------------	-----------	-----------------	-------

Los ejes temáticos que fueron clave en la recolección y sistematización de la información provienen del ejercicio analítico de la forma en como es presentada la información relativa a los diferentes medios de comunicación examinados. En el balance de la información (artículos en la prensa), se encontró que la forma en que se presenta la información, se sigue un patrón recurrente a través de esos ejes temáticos de los medios de comunicación, por tanto, permite y confirma la clasificación de las noticias. En este orden de ideas, las gráficas que se presentan a continuación ofrecen una imagen del estado de la documentación, de la información recolectada y del contenido del archivo construido en el marco de esta investigación, por ejemplo, cantidad de noticias recolectadas en función de medios de comunicación, departamentos donde sucedieron las obras y la temporalidad.

Ejes temáticos

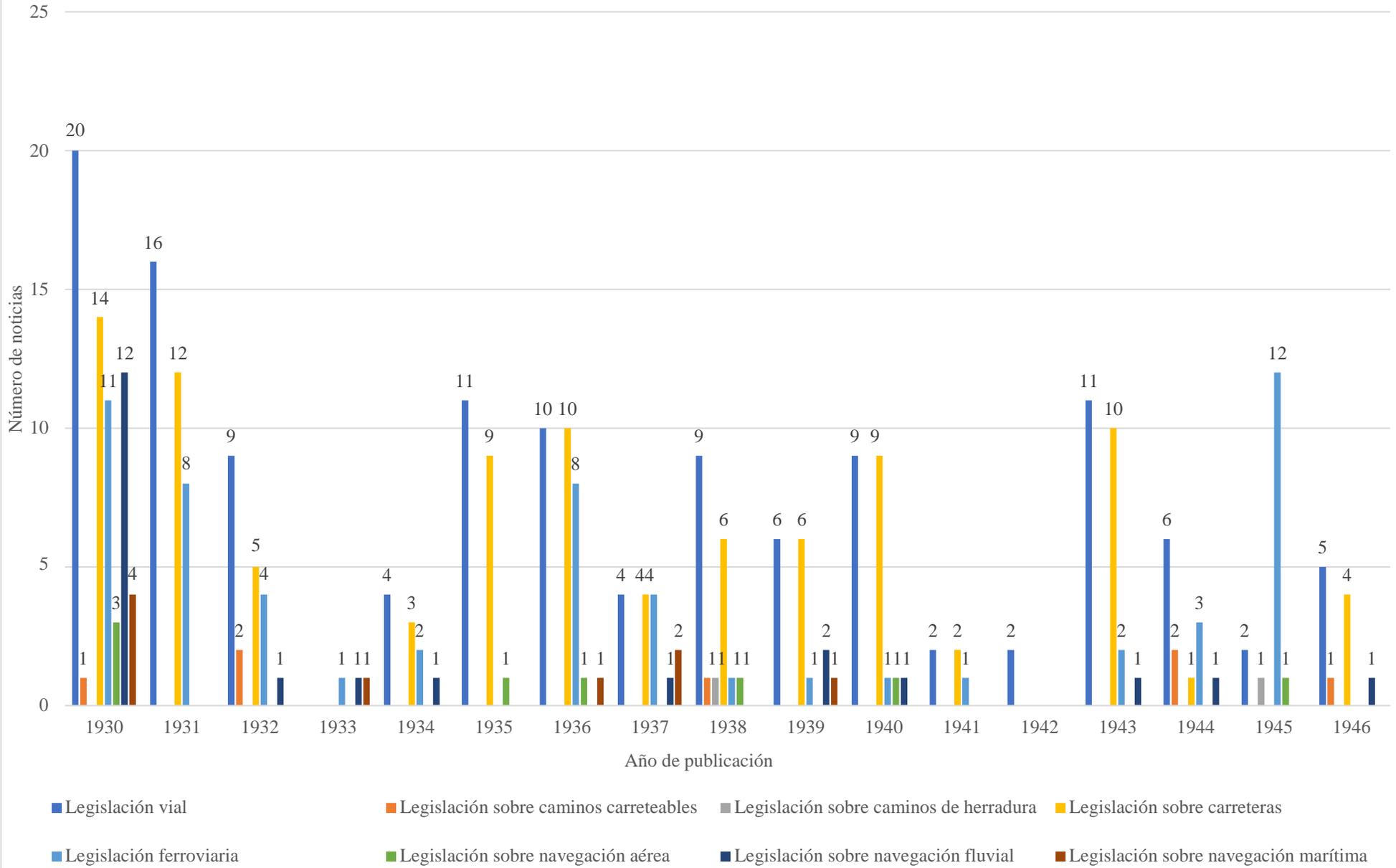
Los ejes temáticos que guiaron la recolección y sistematización de la información, ya presentados más arriba, provienen del ejercicio analítico del estado de la información sobre los diferentes medios de comunicación analizados: ferrovías, carreteras, navegación fluvial, marítima y aérea, que en el balance de los artículos de prensa se encontró que presentan la información de manera que permite categorizarla a través de esos ejes.

En lo correspondiente a **legislación** se encuentran las noticias cuyo contenido hace referencia a las decisiones legislativas que fueron tomadas sobre los diferentes tipos de obras que se adelantaban en el país, la legislación puede hacer referencia a dineros, prestamos, actas, ordenanzas, entre otros documentos que remiten a decisiones de orden oficial y gubernamental; este eje tiene pocos registros en comparación con el total de noticias procesadas, seguramente debido a que la difusión de este tipo de decisiones se hacía por canales más oficiales.

La gráfica de **legislación con subejos temáticos** muestra que hay 126 noticias de **legislación vial** distribuidas en los 16 años, exceptuando 1932 que no tiene registros. Allí están recogidas las noticias que en su contenido hacen referencia a la expedición de actos legislativos en torno a la planeación, contratación, construcción, suspensión obras del transporte terrestre. Los subejos temáticos que la componen están distribuidos así: legislación sobre caminos de herradura dos (2)

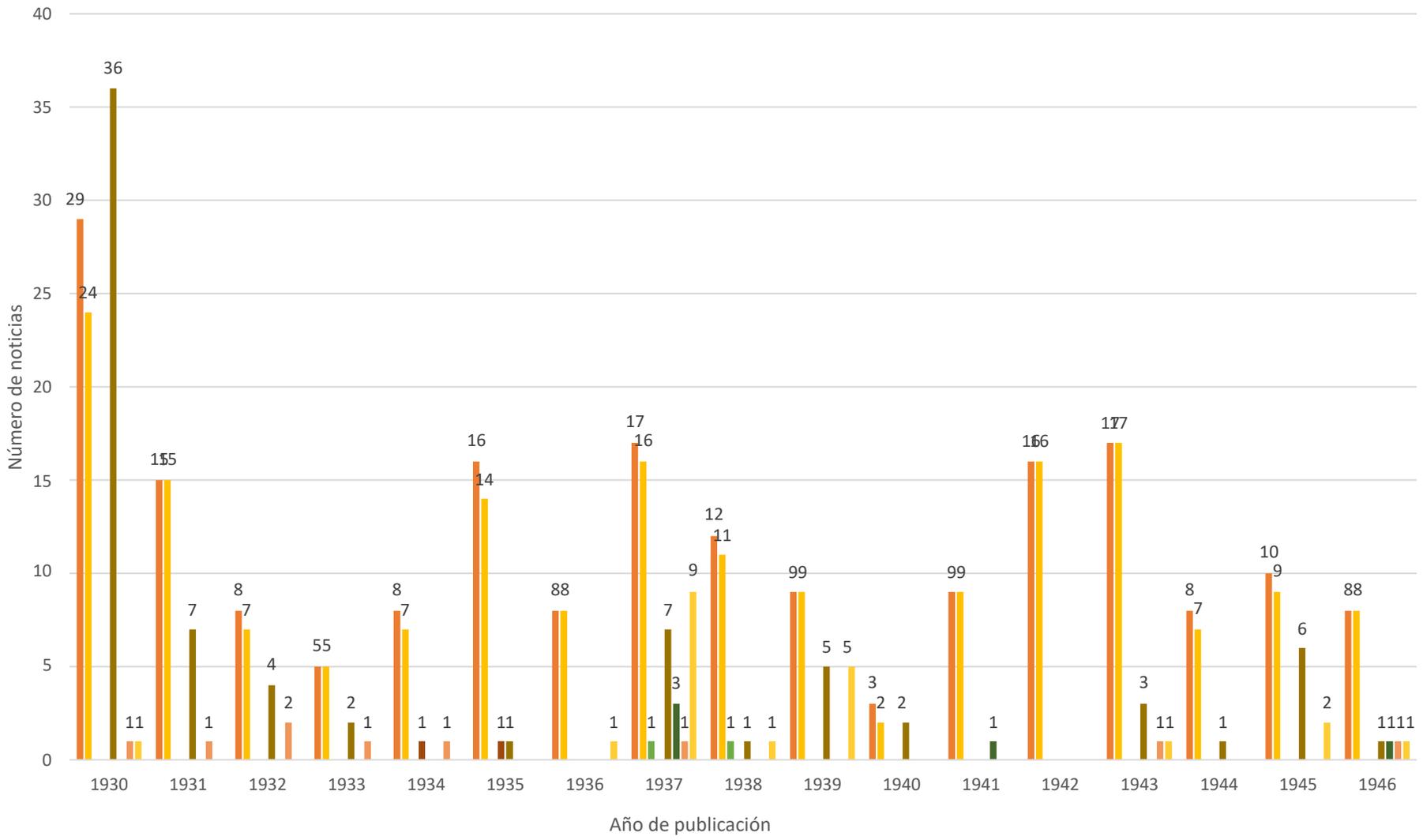
noticias; legislación ferroviaria tiene cincuenta y nueve (59) noticias; legislación sobre navegación fluvial tiene veintidós (22); legislación sobre caminos carretables siete (7) registros; legislación sobre carreteras noventa y cinco (95) registros, legislación sobre navegación aérea hay un total de ocho (8) noticias y legislación sobre navegación marítima nueve (9) registros. La información no está discriminada por lugar sino por año.

Legislación con subejos temáticos



El siguiente eje temático es el de la **financiación vial** que contiene noticias sobre los dineros destinados a las diferentes obras. Este eje temático está dividido en subejos que lo conforman: carreteras, caminos carreteables y caminos de herradura. En la gráfica **financiación vial con subejos temáticos** están representadas las noticias que corresponden al tipo obra a financiar; las carreteras tienen el mayor número de noticias con 184 y están distribuidas en los 16 años; los caminos carreteables y los caminos de herradura tienen únicamente dos (2) noticias, los primeros en 1934 y 1935, respectivamente; y los caminos de herradura en 1937 y 1938, con un total de 188 publicaciones sobre estos subejos temáticos. Por su parte las ferrovías con dineros destinados a la construcción nuevas de vías férreas, arreglo de las existentes, gestión de recursos para las obras o empréstitos otorgados para estas tiene setenta y seis (76) noticias. Con una tendencia a la baja en los dineros destinados para este tipo de obras. La navegación marítima se refiere a todo lo necesario de la navegación marítima como puertos, canales marítimos, dragados; de igual manera son los recursos, empréstitos o préstamos adquiridos para ser invertidos en las obras necesarias para la navegación marítima, principalmente en la Costa Caribe y el Pacífico (Buenaventura). En financiación de la navegación fluvial están las noticias de los dineros destinados a la construcción de todo lo necesario para establecer rutas de navegación fluvial, que se refiere casi de manera particular a la navegación por el río Magdalena, principal ruta fluvial. Son los recursos, empréstitos o préstamos adquiridos para ser invertidos en puertos en los ríos, organización de los canales fluviales y demás obras necesarias para la navegación por este medio. Por último, la financiación de la navegación aérea recoge las noticias de los dineros destinados a la construcción de obras como aeropuertos, aeródromos, campos de aterrizaje o pistas para aterrizar, hangares, salas de espera y todo lo necesario para el funcionamiento de la aeronáutica.

Financiación vial

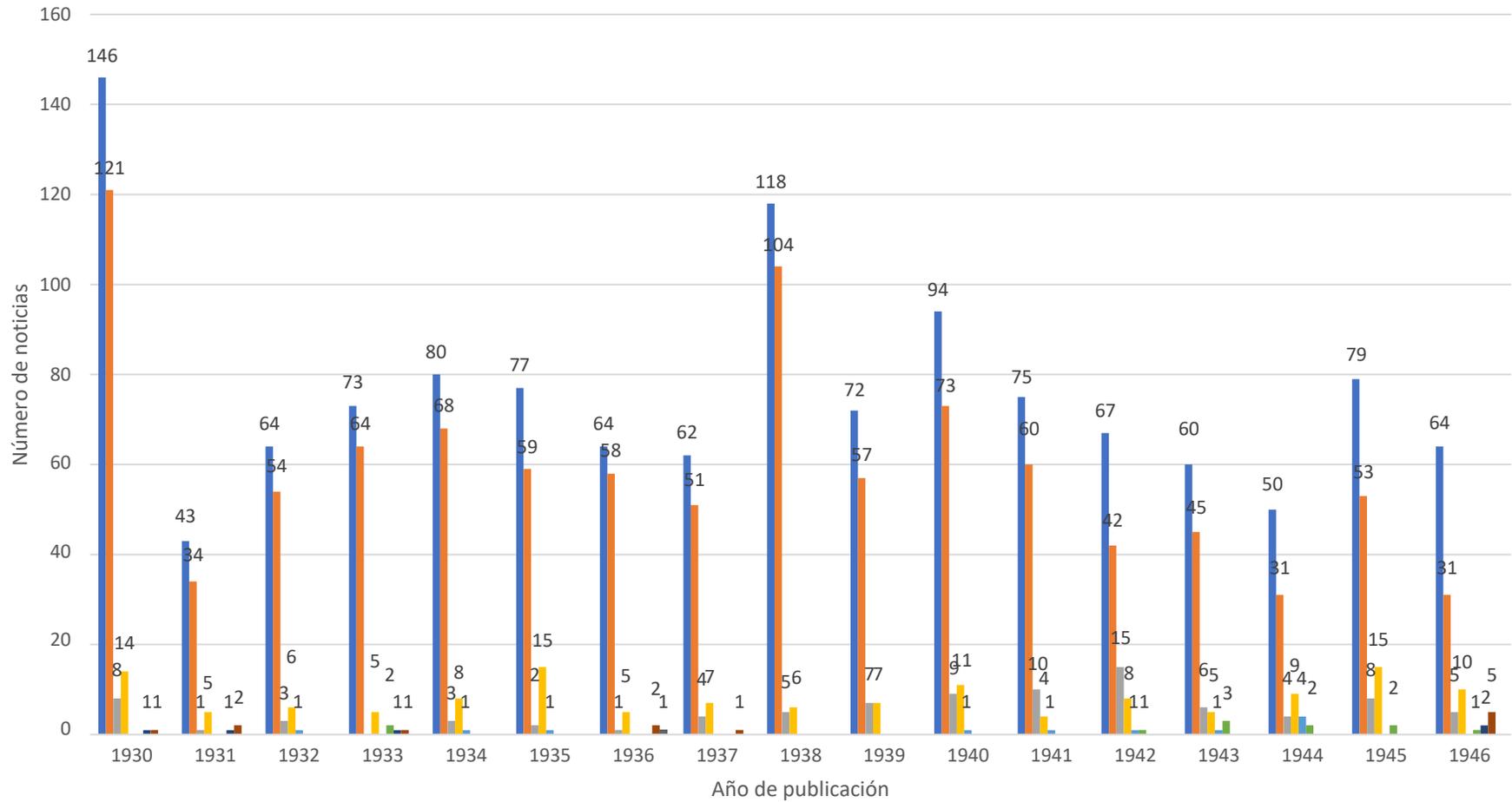


- Financiación vial
- Financiación de carreteras
- Financiación de caminos de herradura
- Financiación de caminos carreteables
- Financiación de ferrovías
- Financiación de la navegación marítima
- Financiación de la navegación fluvial
- Financiación de la navegación aérea

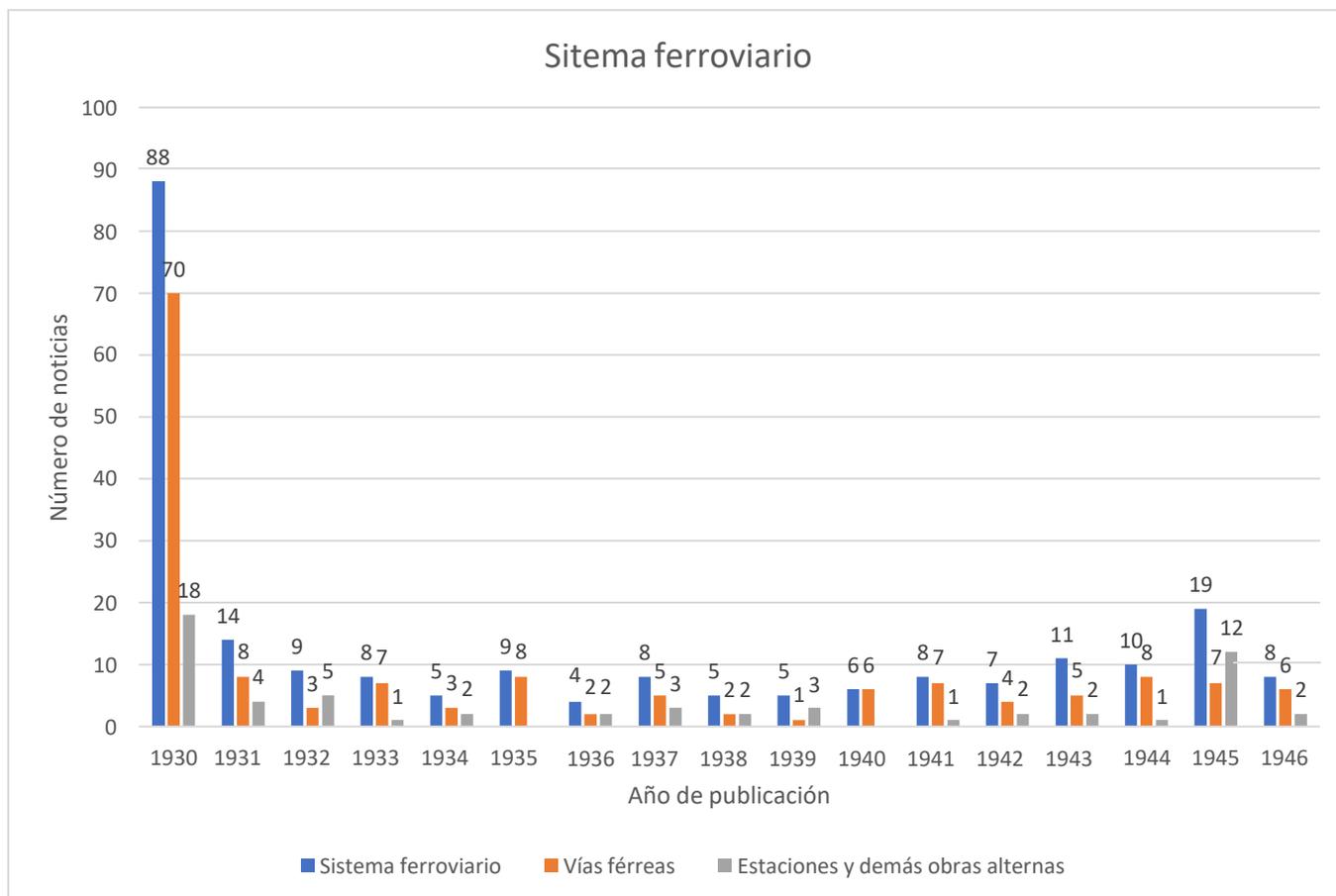
En lo referente a la ejecución de las obras como tal, el primer eje temático es el de **las comunicaciones terrestres**, allí están recogidas las noticias que hacen referencia a la planeación, contratación, construcción, seguimiento e inauguración de cualquier obra atinente al sistema de transporte terrestre, a saber: comunicaciones por el sistema de carreteras, pavimentación, puentes, caminos carreteables, caminos de herradura, mapas y cartografía alusiva a la integración territorial mediante el sistema vial nacional, otras obras alternas (necesarias para el tránsito mediante el sistema vial nacional) y puertos secos (zonas francas). En este eje temático se encontraron un total de 1.288 noticias. En las comunicaciones por el sistema de carreteras hay un total 1.005 noticias que están distribuidas en los dieciséis 16 años; las noticias referentes a obras de pavimentación hay noventa y uno (91) registros; los puentes 140 noticias; de los caminos carreteables hay once (11) registros; los caminos de herradura cuentan con once (11) registros; los mapas y cartografía alusiva a la integración territorial mediante el sistema vial nacional tiene cinco (5) registros; las obras alternas (necesarias para el tránsito mediante el sistema vial nacional) tiene también once (11) registros y los puertos secos (zonas francas) un (1) registro

En el eje del **sistema ferroviario** la gráfica nos muestra un notorio descenso de noticias sobre este eje temático, comienza en 1930 con ochenta y ocho (88) noticias y continúa los otros años con un promedio de ocho punto cinco (8.5) noticias, con un total de 224 noticias. El contenido de estas noticias es entorno a la construcción del sistema ferroviario nacional, construcción de ferrovías, estaciones y demás obras alternas necesarias para la circulación de trenes; las vías férreas con un total de 152 noticias distribuidas en los 16 años objeto de estudio, y las estaciones y demás obras alternas tiene un total de sesenta (60) noticias

Comunicaciones terrestres

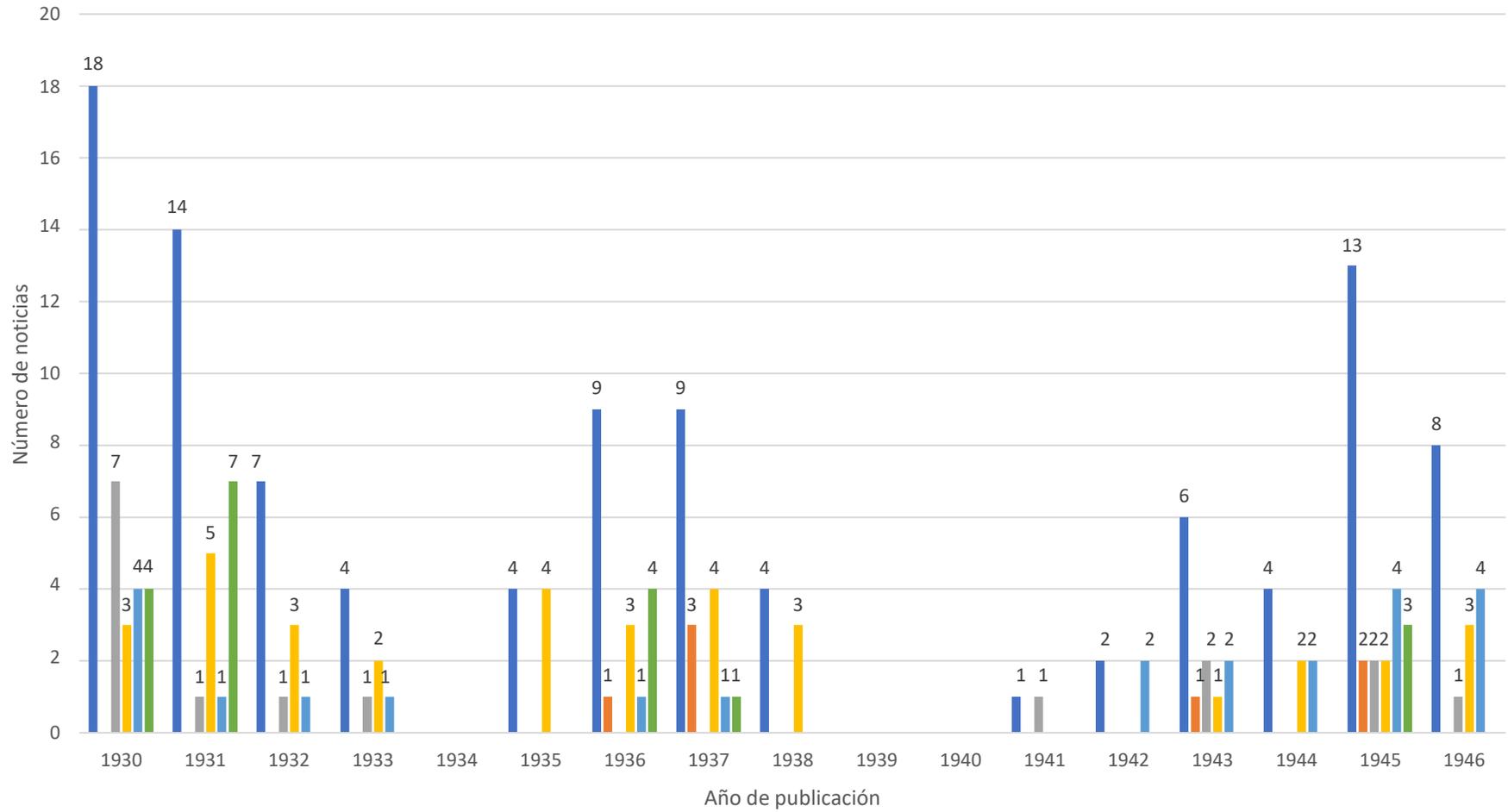


- Las comunicaciones terrestres
- Comunicaciones por el sistema de carreteras
- Pavimentación
- Puentes
- Caminos carreteables
- Caminos de herradura
- Mapas y cartografía alusiva a la integración territorial mediante el sistema vial nacional
- Otras obras alternas (necesarias para el tránsito mediante el sistema vial nacional)
- Puertos secos (zonas francas)



La **navegación marítima** contiene lo referente a la navegación en los mares de Colombia, tanto en la Costa Caribe como en el Pacífico, hay noticias sobre dragados y canales marítimos, empresas dedicadas al comercio marítimo y actividades específicas de las mismas, los puertos, muelles, bodegas, tajamares y malecones, oficinas aduaneras y demás obras alternas. Las noticias están discriminadas por año y por tipo de obra.

Navegación marítima

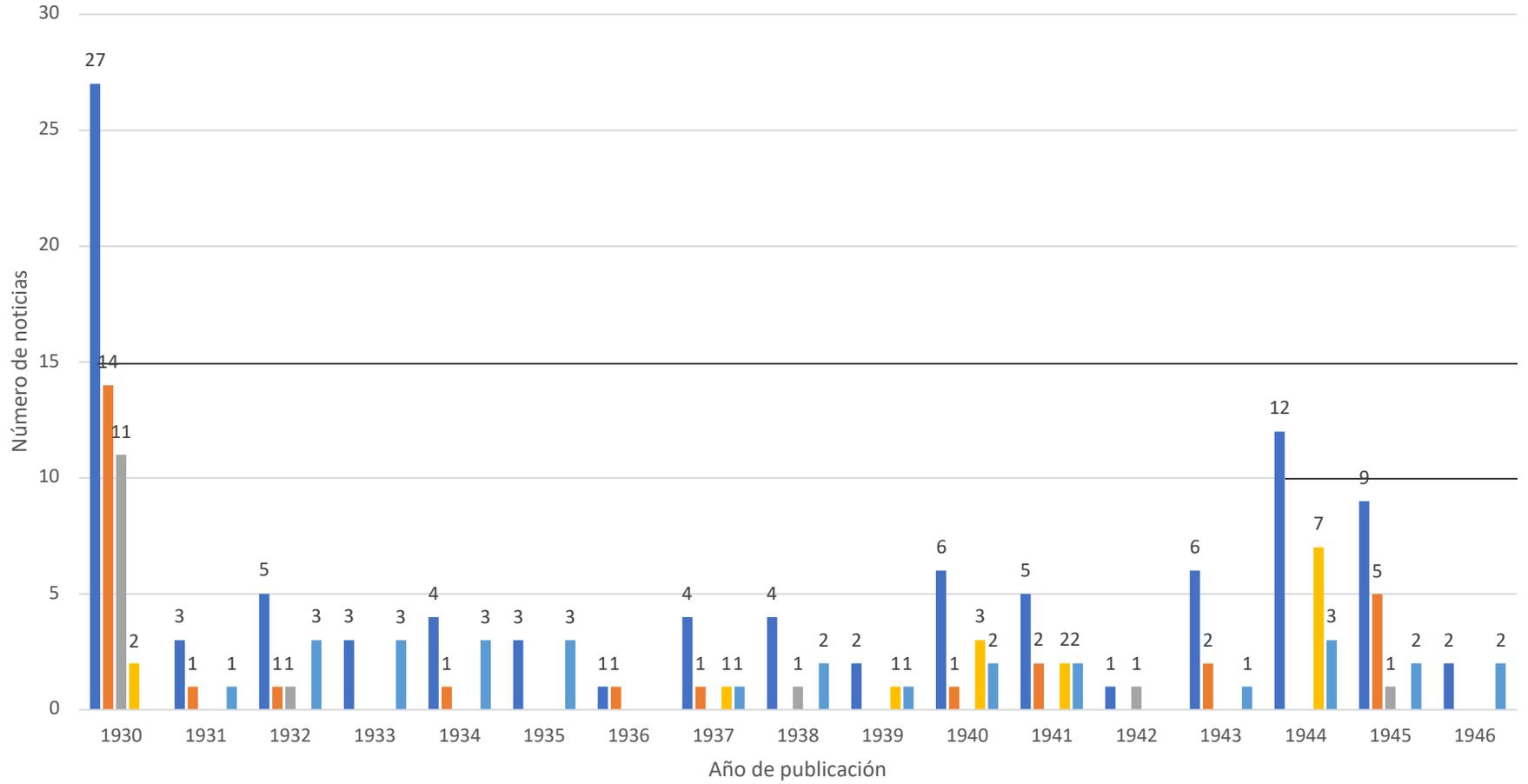


- Navegación marítima
- Empresas dedicadas al comercio marítimo y actividades específicas de las mismas
- Muelles, bodegas, tajamares, malecones
- Dragados y canales marítimos
- Los puertos de Colombia
- Oficinas aduaneras y demás obras alternas

En la **navegación fluvial** la mayoría de las noticias hacen son sobre la navegación por el río Magdalena principal arteria fluvial y comercial de país. Las obras están recogidas en dragados y canales fluviales, empresas dedicadas al comercio fluvial y actividades específicas de las mismas, muelles, bodegas y malecones fluviales, y sistema portuario fluvial. Hay noticias en todos los años pero una mayoría importante en 1930 con veintisiete (27) noticias de un total de noventa y siete (97) noticias encontradas en este eje temático. Contiene información sobre dragados y canales fluviales con veintinueve noticias (29); las empresas dedicadas al comercio fluvial y actividades específicas de las mismas con quince (15) registros; los muelles, bodegas y malecones fluviales tienen dieciséis (16) registros; y el sistema portuario fluvial con veintiocho (28) noticias que hacen referencia a ese tipo de obras.

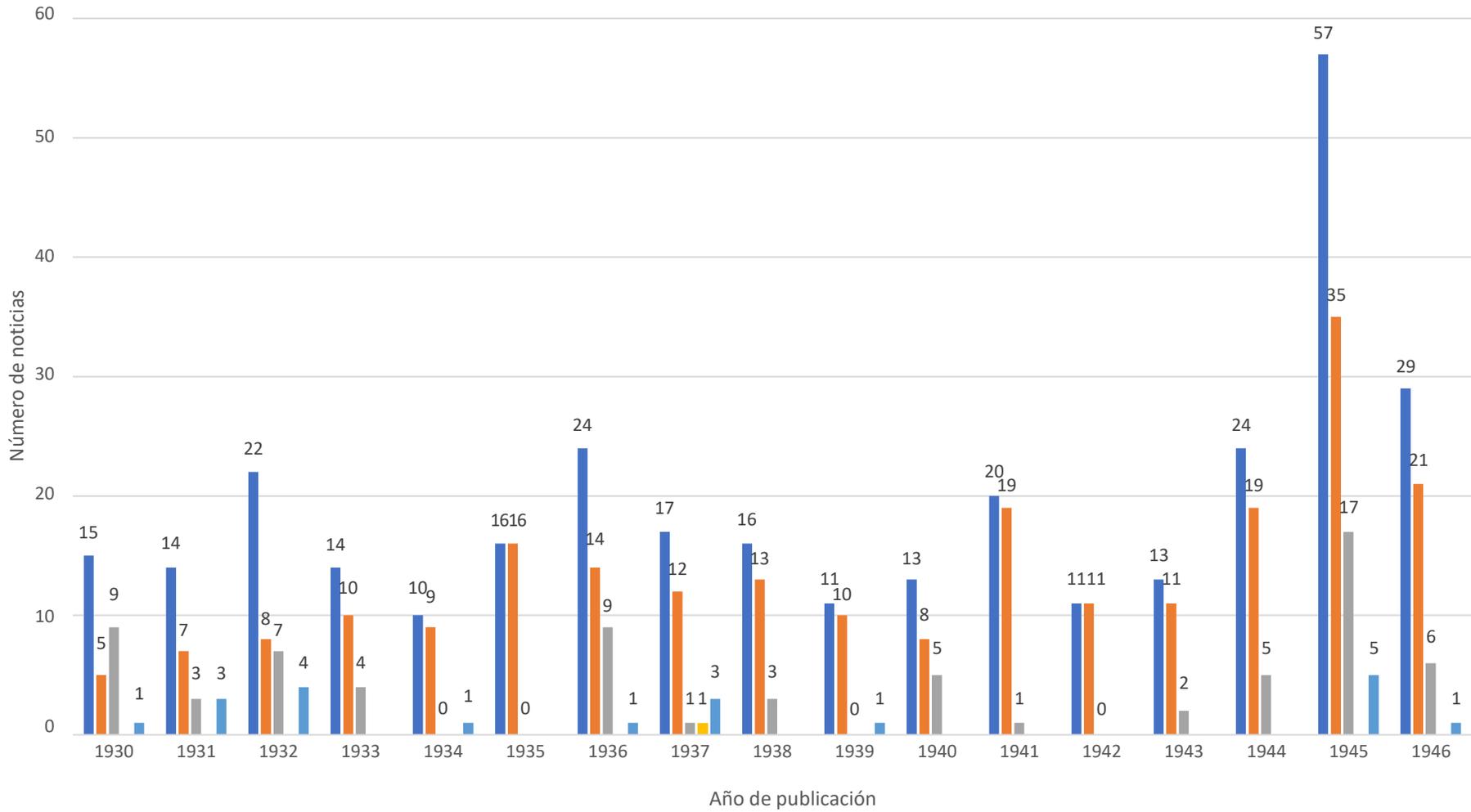
En **integración territorial por vía aérea** están las noticias referentes a la planeación, contratación, construcción, seguimiento a las obras e inauguración de cualquier obra necesaria para el funcionamiento del sistema aéreo en el país. Hacen alusión a los campos de aterrizaje o aeródromos, empresas dedicadas al comercio por vía aérea y actividades específicas de las mismas, mapas y cartografía alusiva a la integración territorial por vía aérea y otras obras alternas (necesarias para el tránsito mediante el sistema de transporte aéreo). En este eje temático se encontraron noticias en todos los años con mayor cantidad en 1945 con cincuenta y siete (57) noticias; con una media de veinte (20) noticias por año para un total de 326 publicaciones. Los campos de aterrizaje tienen el mayor número de noticias con 228 y están distribuidas en los 16 años; las empresas dedicadas al comercio por vía aérea tienen setenta y dos (72) noticias; los mapas y la cartografía alusiva a la integración territorial por vía aérea tiene un (1) registro; por último las obras alternas (necesarias para el tránsito mediante el sistema de transporte aéreo) tienen veinte (20) registros.

Navegación fluvial



- Navegación fluvial
- Dragados y canales fluviales
- Empresas dedicadas al comercio fluvial y actividades específicas de las mismas
- Muelles, bodegas y malecones fluviales
- Sistema portuario fluvial

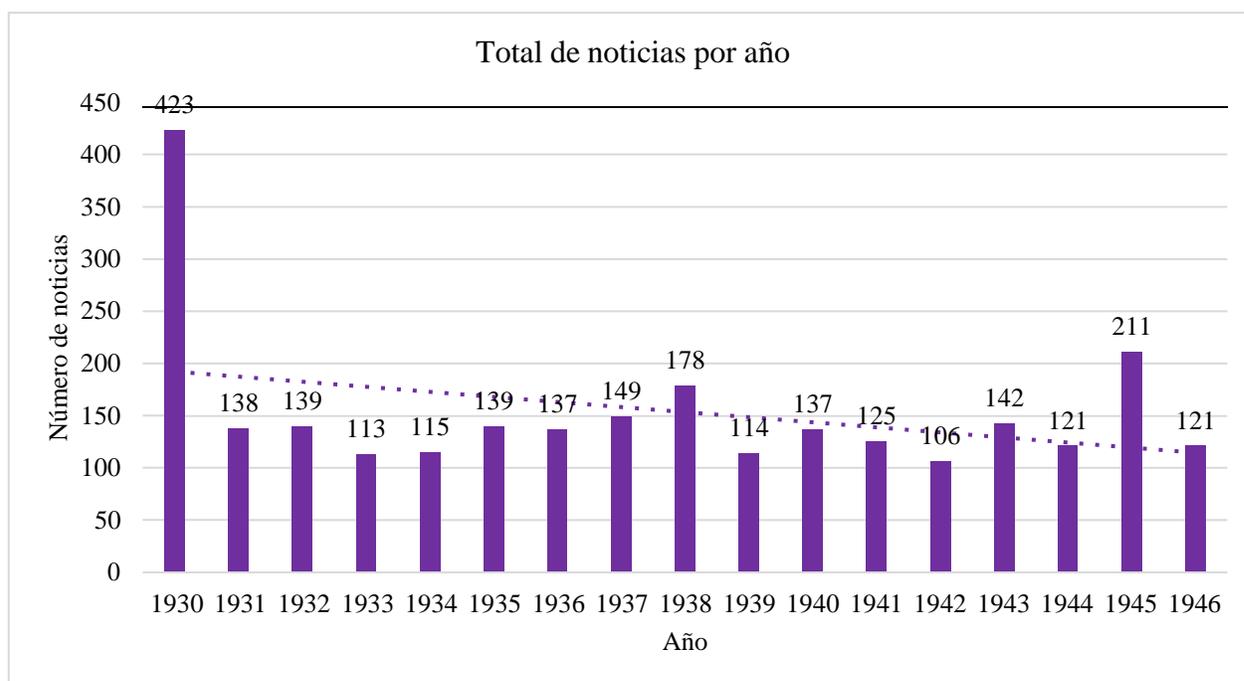
Navegación aérea



- Integración territorial por vía aérea
- Campos de aterrizaje o aeródromos (aeropuertos)
- Empresas dedicadas al comercio por vía aérea y actividades específicas de las mismas
- Mapas y cartografía alusiva a la integración territorial por vía aérea
- Otras obras alternas (necesarias para el tránsito mediante el sistema de transporte aéreo)

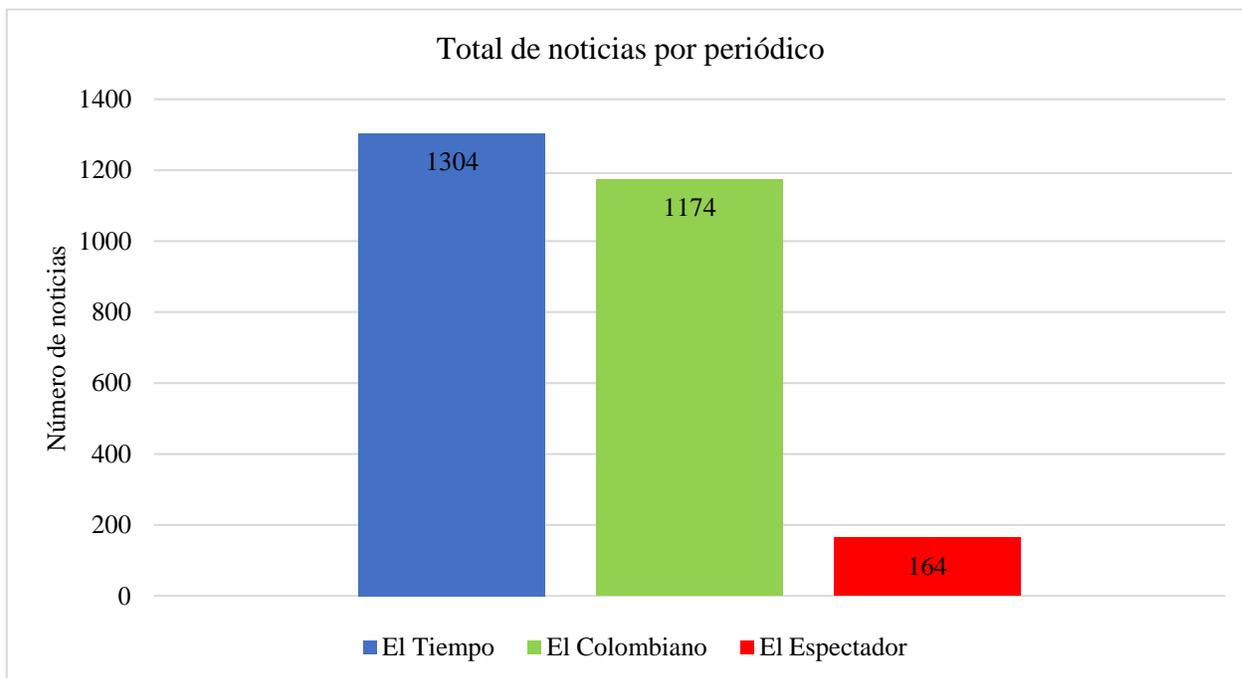
Temporalidad

Es importante conocer el comportamiento de la emisión total de noticias sobre la problemática que nos ocupa en esta investigación. Entre 1931 y 1946 hubo un comportamiento constante en el número de noticias que se publicaron respecto a la construcción de infraestructura a nivel nacional, cualquiera sea su naturaleza. Se tiene que 1930 se producen 423 noticias, para el año siguiente, la emisión cae más de la mitad con 138 y se sostiene en una media de 136.5 noticias por año, para un total de 2.608 noticias procesadas.

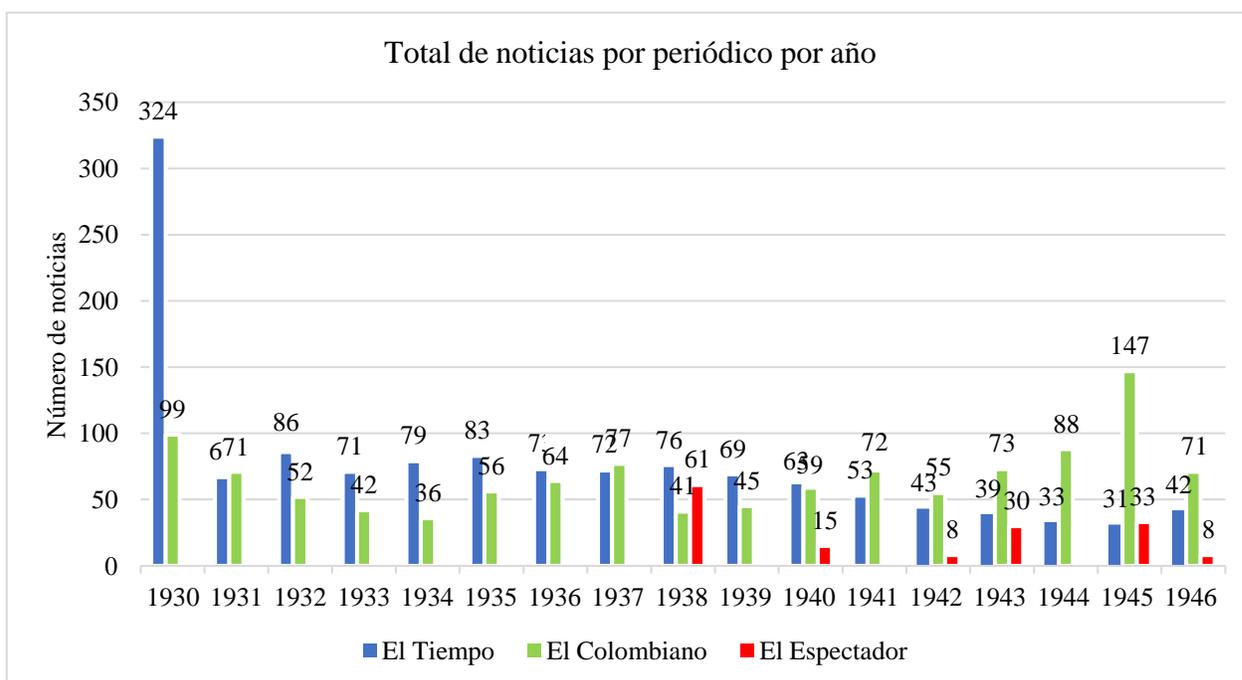


Ahora, es importante mencionar que uno de los factores que influye en el número de noticias encontradas y procesadas es la disponibilidad de los periódicos para consultarse e incluso de la existencia de los números en el archivo. Para el caso de los periódicos El Espectador y El Colombiano, hay números e incluso años que no están disponibles para consulta o que simplemente no hay respaldo de ellos en el archivo de prensa de la Universidad de Antioquia, donde se llevó a cabo la consulta de esta información. El periódico El Tiempo por su parte está disponible en su totalidad, con excepción de algunos números muy específicos, en línea en Google Newspaper.

En el periódico El Tiempo, se encontraron y procesaron un total de 1.304 noticias en los 16 años de consulta. En El Colombiano, fueron 1.174 las noticias encontradas, y en El Espectador 164.



En la siguiente gráfica, **Total de noticias por periódico por año**, veremos esos números que muestran las publicaciones totales discriminados por año, se puede ver que El Tiempo, en azul, tiene un comportamiento más o menos constante que tiende a la baja; El Colombiano tiende al incremento en el número de publicaciones al final del periodo estudiado; y con El Espectador sucede que la primera noticia recolectada es del año 1938 y tiende a la baja para 1946.



Lugares

Las noticias que registraron las obras construidas durante el periodo de estudio muestran una mayor actividad en el occidente, centro y nororiente del país en departamentos como Antioquia, Valle del Cauca, Caldas, Atlántico, Nariño, Cauca, Magdalena, Cúcuta, Santander, Tolima, Boyacá; y menos actividad en el suroriente del país en Vichada, Guaviare, Amazonas, Casanare. Que muestra mayor cantidad de construcciones y de cobertura por la prensa. En la siguiente tabla se muestra la cantidad de noticias procesadas por año y por departamento.

Departamento \ Año	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	Total
Antioquia	40	16	18	22	11	21	4	11	15	10	20	18	20	26	33	33	40	358
Cundinamarca	99	11	14	18	19	15	22	18	26	15	18	12	9	13	8	18	10	345
Tolima	27	3	6	5	10	17	17	15	20	14	13	8	4	6	5	3	5	178
Valle del Cauca	21	10	7	6	2	15	11	6	12	4	15	5	9	20	11	21	15	190
Caldas	17	4	7	10	14	6	6	12	12	16	4	6	10	8	2	21	7	162
Santander	34	7	9	8	14	11	19	9	8	2	11	6	4	5	4	6	2	159
Boyacá	21	6	6	3	6	6	10	7	11	2	4	6	5	5	4	7	7	116
Atlántico	16	8	5	6	2	5	8	7	6	6	3	3	3	3	2	21	8	112
Huila	20	8	5	5	4	6	8	7	13	3	8	4		1	1		1	94
Norte de Santander	7	1	4	6	12	7	4	4	7	4	7	4	4	2	1	2	1	77
Nariño	6	2	1	4	13	1	5	7	10	2	4	1	1		2	5	6	70
Bolívar	3	1	7	1	2	1	1	3	3	5	9	3	1	5	1	8	7	61
Chocó	4	3	1	1	3	2	4	1	1	4		1	5	5		2	2	39
Quindío	10		4				2	2	1		5	2		2	2	4	1	35
Risaralda	1				3	5	2	3	1	1	2	2		1		6	3	30
Cauca	2		3	1	3	2	2	6	6		1						2	28
Magdalena	1		2	1	1	2	3	1	4	2	1	3		2	2	1	1	27
Meta	2			2	1	6	3	2	4			1		2	1			24
Caquetá	10		1	1	1	1		1	1	1			1		1	1		20
Putumayo	1		2	3	2		2	2	2							1		15
César					1	1	1	3	2	1	1					1	1	12
Arauca	1					4			4		1					1		11
Córdoba						1					2	3	1	1	1		1	10
Casanare			1		1	1	2	1	2								1	9
La Guajira						1	1	1							2	2		7
Vichada						2		1	2			1				1		7
Sucre						1	1		1		1	2						6
Amazonas					1				1					1	2			5
San Andrés													1				1	2
Guaviare														1				1

Los departamentos de Antioquia, Cundinamarca, Tolima, Valle del Cauca, Caldas, Santander y Boyacá fueron los departamentos en los que más actividad de obras de infraestructura se registró

en la prensa colombiana entre 1930 y 1946, lo que obedece a que estos departamentos han jugado un importante papel en la economía nacional en tanto han sido los principales productores de materia prima de consumo interno y de exportación, además estos lugares fueron epicentro del asentamiento de gran parte de la población colombiana, lo que también explicaría la necesidad aparente por interconectar esas regiones. Sin embargo, aun cuando los datos cuantitativos no lo muestran, los contenidos de las noticias dejan claro que departamentos como Norte de Santander, Nariño, Bolívar, Atlántico, Huila fueron también puntos de interés para el desarrollo del sistema vial nacional. Otros departamentos más alejados de los centros de producción y consumo como Guaviare, Amazonas, Arauca, San Andrés tuvieron menos cantidad de obras y la comunicación con otras zonas del país fue tangencial.

Los datos arrojados por el archivo y su procesamiento dan pie a muchas hipótesis, interpretaciones y preguntas. La calidad de información encontrada en la prensa permite dar puntadas en la comprensión de este ramo de la historia nacional, la apropiación, construcción, tecnificación y modernización del territorio mediante la construcción de una red vial nacional multimodal con miras a la conformación de una gran infraestructura que permitiera consolidar el territorio, conocerlo, apropiárselo, pero también desarrollarlo económica, política, social y culturalmente.

“(…) puede hacerse un resumen general de las grandes vías que necesita el país para lograr su equilibrio y afianzar su unidad nacional con una efectiva intercomunicación geográfica.” El

Tiempo, 1930.

Por tierra

Como se menciona en el capítulo anterior que señala la relación entre las características de los fenómenos y la cantidad de noticias consignadas en la prensa, la relevancia del sistema de comunicaciones por vía terrestre que este capítulo reconstruye, puede inferirse de la cantidad de fuente arrojada por la prensa del momento. Al mismo tiempo, de acuerdo con esta correspondencia, el presente capítulo es el más extenso del escrito. En él se tratan asuntos relativos a la legislación y financiación de las obras, cualquiera fuese su naturaleza; el contenido fundamental de lo legislativo no es la norma en sí misma aunque hay referencia a algunas de ellas, sino al proceso que tenían que transitar las obras para ser aceptadas por el órgano legislativo a veces tan lento que cuando finalmente era aprobado las condiciones para ejecutarla habían cambiado; en la financiación se muestra los presupuestos disponibles para las obras y el costo de algunas otras pero sobre todo los mecanismos utilizados para acceder a algo de dinero para la obra de interés del político de turno, para eso se utilizaron figuras como: empréstitos, bonos, adjudicaciones, préstamos.

Como se deduce de las noticias, intercomunicar geográficamente era menester para afianzar la unidad nacional de la república; sin embargo, la conformación de un sistema de comunicaciones multimodal que interconectara diferentes tecnologías de transporte como el ferrocarril con lo fluvial en los puertos, y a estos con una carretera que llegara a un aeródromo para el transporte de mercancías y pasajeros, es una orientación hipotética del análisis. Para ello, además del soporte del análisis de lo legislativo, el capítulo relaciona las vías férreas que se habían comenzado a construir desde el siglo XIX y que en el período de análisis se fortalecen. De otro lado, ofrece un recorrido por la red de carreteras, caminos carreteables y caminos de herradura construidos en la época.

Cada una de las vías fue construida con un objetivo que la mayoría de las veces, dependiendo de la naturaleza de la vía, era comunicar a determinada población con otra por intereses económicos,

de mercado, para establecer y fortalecer los lazos sociales, por conveniencia geográfica o territorial; por ello, no hay que dejar de lado el papel fundamental que jugaron los puentes que sirvieron tanto a la red de carreteras como a la férrea; así como los caminos de menor calibre como las trochas o los caminos de a pie usadas por los arrieros. De estos últimos, su presencia es muy baja en la fuente consultada, tal vez porque el pensado de los planificadores del país vial fue llevar a todos los lugares posibles algún tipo de tecnificación del camino. Así, se avanza en el ejercicio de reconstrucción de la infraestructura vial terrestre del momento propuesto, compuesta por vías férreas, carreteras y puentes que a su vez están constituidos por elementos complementarios como las estaciones en el caso de los ferrocarriles y la categorización en primarias, secundarias y terciarias de las carreteras, como también su pavimentación.

En Colombia los primeros caminos fueron abiertos por los indígenas nativos quienes los transitaban a pie, en la Colonia los mismos caminos y otros nuevos fueron transitados por indígenas, negros y caballos traídos por los europeos y con ellos carruajes y formas extracorpóreas de movilidad que encontraron su momento culmen con la invención de la máquina a vapor y posteriormente el motor de combustión interna que dio vida a las locomotoras y automóviles. Pese a ello, iniciando la década de 1930 la red vial del país era escueta, si bien ya se había construido o comenzado algunas carreteras como la Troncal Central del Norte, no lograba la capilaridad y vascularidad necesaria, ni mucho menos la efectividad en términos de tiempo que requería una economía agrícola como la existente, tal como lo enuncia Marx, para quien, toda economía es economía del tiempo. Sin embargo, era una red en planeación y construcción de obras, que era parte de una política estatal para la modernización de la nación, que tuvo que pasar por la legislación y la asignación de recursos para la financiación. Es precisamente esa actividad la que aquí se reconstruye y la que obliga a una modificación del discurso.

Según el historiador José Antonio Ocampo lo que mejor define el inicio del tardío siglo XX colombiano es:

(..) el acrecentamiento del gasto público y su impacto más inmediato, las obras públicas, y particularmente la expansión ferrocarrilera, no solo por lo que ello significó para la integración del mercado nacional, sino por los efectos que provocaría en el mercado laboral, en la valorización de las tierras y en la conmoción de la estructura agraria que comenzó a desatarse desde mediados de los años veinte (Ocampo, 1987, 195).

Fue precisamente el desarrollo de las vías de comunicación lo que precipitó los cambios más significativos del periodo. Desde comienzos de los años veinte los observadores indicaban, de manera persistente, que la principal limitación de la economía nacional era la carencia de un sistema articulado de medios de transporte para los productos que sirviera para superar la dispersión y fragmentación de los mercados. Hasta entonces, la función de las vías de comunicación, en particular de los ferrocarriles, había sido la de integrar las áreas cafeteras a los puertos de embarque para el exterior lo que configuraba un sistema centrífugo de la infraestructura de transportes que apenas marginalmente vinculaba los mercados internos (Ocampo, 1987, 196). Si bien los ferrocarriles jugaron un papel primordial en el crecimiento y dinamización de la economía colombiana, progresando de la mano con la comercialización del café, la construcción de las vías férreas fue rápida y casi que intempestivamente abandonada y sustituida por la construcción de carreteras, en un país que no estaba preparado ni financiera, ni tecnológicamente para asumir la construcción de este nuevo tipo de vías de comunicación, lo que José Alvear llama *frenesí vial*.¹ Postura que como ya se dijo y se confrontará adelante no es completamente compartida por la historiadora.

Legislación y financiación

Como se presenta a continuación en un conjunto de ejemplos recopilados y sistematizados, en el período estudiado, el mecanismo para proyectar el desarrollo de la estructura vial en Colombia fue la legislación. A través de ella, las autoridades competentes (Congreso, Asamblea, Consejos), expidieron leyes y decretos, dictaron ordenanzas y acuerdos para proyectar las obras y los desarrollos, organizar las ejecuciones, responsabilizar de las obras, estandarizar las técnicas, designar los estudios, direccionar las ejecuciones, condicionar la designación de recursos, ya fueran nacionales, regionales, inversión extranjera o privada.

¹ El llamado *frenesí vial* comenzó con la prosperidad a debe, cuando no se conocía el número de automóviles que había en el país, cifra que se precisó en 1930 y que llevó al acrecentamiento de la construcción de carreteras, focalizando los esfuerzos en las vías previamente más transitadas. Para tomar una idea, en 1940 en todo el país había 3.893 automóviles. En 1942 ingresaron al país 1.800; en 1943 llegaron apenas 46, circulando en este año en todo el país 9.544 vehículos; y en 1944, solo 99 automotores; gracias a que por efecto de la Segunda Guerra Mundial Estados Unidos había suspendido la producción de vehículos no militares. Además, se presentó por ello una gran escasez de llantas que hacía muy difícil que los vehículos existentes pudieran movilizarse; pero aun así, las carreteras no dejaron de construirse. José Alvear Sanín, *Desarrollo del Transporte en Colombia 1492-2007* <https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/Historia>, [consulta: 20.03.2019], 456-462-467.

Así mismo, el Congreso tenía la posibilidad de nombrar comisiones para que evaluaran la viabilidad, funcionamiento y necesidad de las obras propuestas por representantes de la Cámara, senadores o delegados de la sociedad civil, la mayoría con intereses privados. Muchas de las leyes solo buscaron satisfacer los intereses de congresistas, politiqueros y gamonales que se aprovechaban de que el Congreso era la única institución que podía legislar y reglamentar sobre las políticas de transporte, asignar presupuestos y dar prioridad a las diferentes obras públicas. Es decir, a través de ella, es posible reconocer la visión que se tenía de la correlación existente entre mejora de la infraestructura vial y desarrollo económico; la orientación política que se estaba dando al país.

Igualmente, a través de ella se establecieron los impuestos, las partidas y las apropiaciones, y también se ponía en conocimiento la reclasificación de las carreteras existentes, en un vaivén entre nacionales y departamentales (Pachón y Ramírez, 2006, 63). Técnicamente, y desde una perspectiva alejada de los intereses politiqueros, era claro que el objetivo de la construcción de las vías era comunicar a las poblaciones para desarrollar redes de mercado, con el intercambio de bienes y servicios que cada región producía, y con ello, fortalecer de manera paulatina la economía regional y nacional; además, ofrecer y mantener los productos a un precio asequible para la mayoría de la población; por eso, también se regulaban las tarifas de transporte, como se verá más adelante.

En 1932 por ejemplo, el Congreso ordenó la construcción de una carretera que debía comunicar a Sogamoso con los Llanos del Casanare para unir el nororiente del país con el centro. En la exposición de motivos ([ver motivos](#)), es posible reconocer que era central la vinculación entre regiones, el desarrollo de la industria y la dinamización económica del país. Algunos de los detalles relacionados con el manejo de la obra, se destacan en la siguiente cita del decreto expedido:

Artículo primero. El gobierno procederá a ordenar los estudios y la construcción de una carretera que partiendo de la ciudad de Sogamoso vaya a los Llanos de Casanare por las vías de Cravo y Cuciana. / Artículo segundo. Esta carretera quedara incluida en el programa que actualmente desarrolla el Ministro de obras públicas. / Artículo tercero. Mientras se termina la carretera a que se refieren los artículos anteriores, el gobierno nacional atenderá a la conservación de los actuales caminos de herradura denominados

Cravo, Pajarito y el ramal de Payero, que une a la población del Morro con Nunchía. / Artículo cuarto. Para atender a los gastos de conservación, además de las partidas que el gobierno apropie, establécese un impuesto de peaje a razón de diez centavos por cabeza de ganado, o bestias que transiten por las mencionadas vías, el cual será destinado exclusivamente a tal objeto. (M.A. Aulí. “La construcción de la vía entre Sogamoso y Casanare.” El Tiempo, Vol. XXII, No. 7526, Bogotá, 13 de septiembre de 1932, pág. 4)

En 1936, el Congreso designó una comisión para que estudiara un proyecto en materia de ferrovías, dicha comisión rindió un informe en sesión ordinaria que tuvo “el propósito de modificar sustancialmente el plan, en el sentido de darle la atención al consejo de ferrovías, que tiene en mira la terminación del ferrocarril Girardot – Tolima – Huila hasta Neiva; y la vía de Puerto Wilches hasta Mauga.” (Agencia Ariel. “El plan ferroviario será modificado por el congreso o nacional.” El Colombiano, Año XXV, No. 7239, Medellín, 23 de noviembre de 1936, pág. 1)

Legislar un proyecto nacional para construir una red vial era tarea difícil, esto es visible en el hecho de que entre 1916 y 1930 el Congreso decretó 104 leyes para ordenar (estructurar) la construcción de nuevas vías. Pero igualmente, la Cámara de Representantes también jugó un papel fundamental en la legislación de obras a nivel regional e incluso nacional. En 1936, aprobó un proyecto de ley que ordenó la construcción de la carretera Ibagué – Girardot de naturaleza interregional con el objetivo de poder asegurar la intensificación del intercambio comercial e industrial al dar salida a productos agrícolas que por falta de vías de comunicación no podían llegar a los centros de consumo; a su vez, se esperó que este intercambio se viera favorecido por la correspondiente baja en las tarifas del transporte. Para lograr construir la vía, los gobiernos municipales de Girardot e Ibagué ofrecieron su cooperación en tanto era:

El deseo de estos pueblos, manifestado por sus hombres de negocio y de trabajo y por las corporaciones públicas y comerciales, estriba ahora en que la obra de la carretera aprobada por el congreso, se emprenda a la mayor brevedad posible porque solamente así es como comprende la labor constructiva del legislador. (López Guevara, corresponsal. “Gran complacencia por la aprobación de la ley sobre la vía a Ibagué.” El Tiempo, Vol. XXVI, No. 8973, Bogotá, 19 de septiembre de 1936, pág. 6)

En el orden nacional, en 1945, la Cámara legisló la construcción del Ferrocarril Troncal de Occidente que transitaba por varios departamentos desde Nariño al sur del país hasta Bolívar en la costa Atlántica; se aprobó el proyecto que ordenó la construcción inmediata del Ferrocarril Troncal de Occidente con una nueva forma de financiación para asegurar la ejecución completa de la obra que se proyectó para ser iniciada a principios de 1946 con trabajos en cuatro grandes sectores: uno en el departamento de Bolívar, otro en el de Antioquia, otro en el de Cauca y el último en Nariño hacia la frontera ecuatoriana (Editorial. “El Troncal de Occidente.” El Colombiano, Vol. XXXIV, No. 10.347, Medellín, 25 de noviembre de 1945, pág. 3).

Un método de ejecución de obras muy habitual entre las autoridades del momento fue la delegación a empresas privadas con experiencia en la construcción de infraestructura, tal es el caso del Ferrocarril de Antioquia, empresa que gozaba de algún grado de reconocimiento en ejecución de proyectos ferroviarios y no ferroviarios – también incursionaron en la construcción de carreteras –, y por eso el gobierno nacional decretó en 1930 que la junta del Ferrocarril de Antioquia se adscribiera a la administración del Ferrocarril Troncal de Occidente para reanudar las obras de dicha ferrovía. Esta decisión obedeció a la idea de que con “la organización actual del ferrocarril de Antioquia los dineros que en adelante se apropien para aquella obra podrán ser gastados con más economía y se podrá destinar un mayor porcentaje a los jornales.” (Editorial. “La administración del troncal de occidente pasará al ferrocarril de Antioquia.” El Colombiano, Vol. CLXV, No. 5014, Medellín, 27 de mayo de 1930, pág. 1)

Como se mencionó arriba, a través de la legislación se ordenó y reglamentó la forma de ejecución de los recursos y de dónde debían proceder para las obras que se planeaban. Esta labor recaía principalmente en manos del Congreso. Las asignaciones presupuestales cambiaban constantemente debido a la invariable falta de recursos que argumentaba la nación. Acudiendo a la Ley 88 de 1931, los congresistas y políticos de cada región buscaron recategorizar como nacionales muchas de las vías que se estaban ejecutando con el fin de delegar en la nación la responsabilidad de su construcción y sostenimiento. Esto permitió a los departamentos ocupar sus esfuerzos y recursos en nuevas vías y en el mantenimiento de las que ya existían, igualmente el caso inverso también se daba: la nación delegaba responsabilidades en los departamentos: “El ministro de obras públicas paso a la firma del presidente de la república el siguiente decreto: por medio del cual se delega la administración de la construcción de la carretera Andes-Bagadó a la gobernación del departamento de Antioquia. (...)” (Editorial. “Antioquia construirá la vía de

Andes a Bagadó.” El Colombiano, Vol. XXVIII, No. 8022, Medellín, 26 de marzo de 1939, pág. 4).

El Plan de Carreteras propuesto por la Ley 88 tenía adiciones constantes, se ejecutó de manera lenta y desordenada, debido a que las obras se realizaban con recursos ordinarios y pequeñas apropiaciones que buscaban subsanar las necesidades en materia de vías de todas las regiones. Esto causó la dispersión de los recursos, el encarecimiento de las construcciones y la prolongación de su terminación por muchos años. Aun con todas las dificultades, para 1939 la mayoría de los departamentos contaba con vías de comunicación de carácter nacional que satisfacían sus necesidades primordiales, conectando a las capitales departamentales entre sí y a estas con la capital de la República, con excepción de las capitales del Atlántico, de Bolívar y Magdalena, debido a que la Troncal de Oriente, vía de comunicación para conectar estos lugares, aún no había sido concluida en ese sector.

Si bien las disposiciones de la Ley 88 ([ver](#)) fueron utilizadas durante muchos años como guía para la construcción de las diferentes carreteras, en otros casos las vías nacionales se otorgaban como concesión a los departamentos en aquellos tramos que les correspondían y ellos debían ejecutar las obras y a su vez entregarlas a la nación. En estos casos, la nación pagaba al departamento, pero “una vez recibidas esas carreteras por la respectiva Secretaría de Obras, se cobraba la subvención a la nación y ésta cuando podía giraba el pago. O lo quedaba debiendo para tiempos mejores.” (Sanín, 2008, 451). Así por ejemplo, antes de la expedición de la Ley 88, la Asamblea del departamento de Santander aprobó en 1930 un proyecto de ordenanza para la construcción de la Carretera Nacional del Noroeste entre San Gil y Bucaramanga por cuenta del departamento, a la que se le habían destinado 500.000 pesos que la nación debía devolver al departamento una vez tuviera la capacidad de hacerlo. “Estos quinientos mil pesos se tomarán de la participación que corresponde el departamento en la explotación de hidrocarburos.” (El Tiempo. “El departamento construirá la carretera entre S. GIL y Bucaramanga.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6630, Bogotá, 16 de marzo de 1930, pág. 6). Lo que sin duda da un atisbo de las rentas que empezaba a dejar el sector petrolero y el uso que se les estaba dando.

Unos años antes, el 15 de noviembre de 1928, se había decretado la Ley 89 de 1928 por medio de la cual se creó el Consejo Nacional de Vías de Comunicación como entidad asesora del Ministerio de Obras Públicas cuyas funciones eran: “contratar los servicios de tres técnicos

extranjeros y dos nacionales de primera reputación, especialistas en construcción de ferrocarriles, carreteras y obras hidráulicas y en organización y explotación de empresas públicas; con el personal aludido se constituirá el mencionado Consejo.” Además, “organizar las obras en ejecución y presentar en el año próximo un proyecto de Ley que fije el plan de obras públicas nacionales.” (Diario oficial, 1928). Dos años después, en 1930 se consideraba que el Consejo Nacional de Vías de Comunicación era la máxima autoridad científica del país, este elaboraba el plan de obras nacionales que debía ser presentado al gobierno y al Congreso que comenzaba en agosto de ese año. “Los técnicos que componen el Consejo han estudiado todos los problemas de la nación con criterio técnico y económico, ajeno a toda política y a todo regionalismo; ellos sólo buscan las mejores soluciones posibles y el mayor provecho para Colombia.” (Editorial. “El plan de obras públicas.” El Colombiano, Año XVIII, Serie CLXXIV, No. 5045, Medellín, 04 de julio de 1930, pág. 3). El Consejo Nacional de Vías de Comunicación también tenía entre sus funciones evaluar las concesiones que presentaban casas extranjeras para la ejecución de obras, examinar si eran rentables para el país o si suplían las necesidades del momento (Editorial. “Para la construcción de obras nacionales.” El Colombiano, Año XVIII, No. 5189, Medellín, 23 de diciembre de 1930, pág. 8) ([Ver otras funciones del CNVC](#)).

El órgano rector del Consejo Nacional de Vías de Comunicación era el Ministerio de Obras Públicas, que había sido creado por el presidente Rafael Reyes, varios años atrás, mediante el decreto 7 del 17 de enero de 1905 (Diario Oficial. Año XLI. No. 12263. 20 enero 1905, pág. 1), ratificado por La Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa de Colombia con la Ley 44 del 29 de abril de 1905 (Diario Oficial. Año XLI. No. 12345. 9 mayo 1913, pág. 1). Dentro de sus funciones estaba definir criterios y normas para la construcción y conservación de vías de comunicación entre otras que cambiaron o se adicionaron con el tiempo y, la creación de nuevos órganos del poder ejecutivo. Algunas de las atribuciones que tuvo el Ministerio de Obras Públicas ([Ver Ministerio de Obras Públicas](#)) fue la de poder pedir la expropiación de terrenos para la ejecución de obras públicas. En 1930, se ordenó la expropiación de algunas zonas para la construcción de la estación de Piendamó perteneciente al Ferrocarril de Pacífico (El Tiempo. “Expropiación de zonas en favor del Fc. del Pacifico.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6605, Bogotá, 19 de febrero de 1930, pág.8).

Por su parte, el ministro de obras públicas en sus competencias podía nombrar un representante o una comisión que reemplazara su presencia cuando era requerida ya que una vez las obras

estaban terminadas el ministro de obras públicas debía hacer un recibimiento oficial de ellas; si no podía asistir enviaba un representante o a la designada comisión para que cumpliera con la tarea. En marzo de 1930, se nombró al ingeniero Miguel J. Arango Martínez para que recibiera en nombre del Ministerio de Obras Públicas algunos trayectos de carreteras construidos en Antioquia: La Ceja-La Unión; Yarumal-Santa Rosa, y Porcecito-Gómez Plata, con un sueldo de 300 pesos pagados por el tesoro del departamento de Antioquia. (El Tiempo. “NUEVOS PROYECTOS DE CARRETERAS EN ANTIOQUIA.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6620, Bogotá, 6 de marzo de 1930, pág. 2).

La legislación servía además para nombrar funcionarios públicos: “El gobierno nombró ayer interinamente como ingeniero administrador de la vía nacional del Sarare, a Bernardo Fajardo en reemplazo de Pablo Páez Casas, quien renunció. El nombrado disfrutará de doscientos pesos mensuales la misma asignación que ha tenido ese cargo.” (Editorial. “Nuevo administrador de la vía del Sarare”. El Tiempo, Vol. XIX, No. 6565, Bogotá, 10 de enero de 1930, pág. 5). De la misma forma, se conferían permisos a civiles para adelantar negociaciones o licitaciones de obras públicas, el caso más conocido es de Gonzalo Mejía quien hizo todo lo posible para construir la carretera al mar en el departamento de Antioquia; en 1930 se firmó en notaria un poder que le dio a Mejía las atribuciones necesarias para contratar en Estados Unidos la carretera al mar además de otras vías departamentales con la salvedad de que el contrato acordado debía estar sujeto a la aprobación de la junta de la Carretera al Mar y del Consejo Departamental (Editorial. “Para contratar la construcción de la Carretera al Mar.” El Colombiano, Vol. CLXXII, No. 4923, Medellín, 5 de Febrero de 1930, pág. 1).

La reglamentación de las obras no fue menos problemática que su financiación. Toda clase de impases tuvieron que ser superados no solo para la ejecución de las obras sino para su mantenimiento o sostenimiento. Los autores de las noticias en sus reportajes o notas editoriales alegaban una constante falta de dinero, sin embargo, de una u otra manera la nación siempre resultaba girando los fondos o gestionando la manera de financiar las obras mediante los diferentes mecanismos que se tenían. Las autoridades nacionales y regionales recurrieron a diversas estrategias para conseguir fondos suficientes que les permitiera llevar a cabo las obras del plan nacional de vías de comunicación, la mayoría se realizaron vía empréstito con las casas constructoras, a tal grado que en algunos departamentos como Cundinamarca existía la Junta de Empréstitos que se encargaba de estudiar los empréstitos propuestos, su viabilidad y

conveniencia ([ver Junta de Empréstitos](#)). En 1930, por ejemplo, la gobernación de Antioquia pidió a la Asamblea Departamental que autorizara contratar con la casa extranjera Sigiliman & Cía. para conseguir rebajar el valor de las cuotas trimestrales del empréstito ya firmado con dicha casa para la construcción del ferrocarril al Bajo Magdalena. El proyecto además contenía una autorización para contratar un nuevo empréstito con destino a la terminación de dicho ferrocarril (Editorial. “Un proyecto de la gobernación.” El Colombiano, Serie CLXXIII, No. 4946, Medellín, 4 de marzo de 1930, pág. 1).

Además de la hipoteca, la financiación extranjera vía empréstito era otra modalidad de financiación. En el caso del departamento de Antioquia, en 1930, se hipotecó, por segunda vez, la renta de tabaco por la cantidad de 6.000.000 de pesos que no solo entraron a financiar la terminación de las carreteras trocales sino también a resolver un problema de desempleo que se presentaba en el departamento en ese momento (Corresponsal. “Se autoriza a la gobernación de Antioquia para conseguir 6.000.000.” El Tiempo, Vol. XX No. 6634, Bogotá, 20 de marzo de 1930, pág. 7). Los problemas con los desocupados eran parte del panorama por la falta de liquidez del país, en marzo de 1930 a los obreros que trabajaban en el ferrocarril de Puerto Wilches les adeudaban ocho semanas de salario, la falta de fondos impidió el pago de los honorarios de los empleados y obreros, la deuda de la nación con la gerencia del ferrocarril alcanzaba los 300.000 pesos, al respecto el ministro de hacienda Francisco de Paula Pérez ofreció al fiscal del departamento de Santander, doctor Valderrama Ordóñez que:

(...) la deuda a que hemos hecho referencia será cubierta inmediatamente se contrate el empréstito que el gobierno gestiona en la actualidad. Además parece seguro que la intención del ministro de obras públicas es la de terminar para julio la obra del ferrocarril siquiera hasta la estación de “Las Bocas” adonde llegará dentro de pocos días la carretera que va a Bucaramanga, consiguiéndose de esta manera la conexión de la capital santandereana con el bajo Magdalena. (Editorial. “Al F.C. de Pto. Wilches se le adeudan trescientos mil pesos.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6643, Bogotá, 29 de marzo de 1930, pág. 13)

Otras veces el gobierno decidía mediante legislación que las utilidades devengadas de determinada actividad económica debían ser utilizadas en la financiación de algunas obras, tal

como lo dictó la Ley 46 de 1931 respecto al monopolio de la industria de los fósforos en su artículo 7 que dice:

Los recursos que se obtengan en virtud de las autorizaciones de la presente Ley serán dedicados por el Gobierno a las siguientes obras: el sesenta por ciento para las carreteras de Popayán a Pasto, Central del Norte y carretera del Carare, de Vélez a Puerto Berrío. El cuarenta por ciento restante, se faculta al Gobierno para invertirlo en la forma que las circunstancias lo indiquen. La inversión en las carreteras expresadas sólo podrá hacerla el Gobierno en trabajos por administración directa o por contratos que se celebren con posterioridad a la presente Ley. (Diario Oficial. Año LXVII, No. 21.664, 15 abril 1931, pág. 1)

Esta ley además destinó la suma de 2.000.000 de pesos para adelantar la carretera de Popayán a Pasto. (Editorial. “Dos millones para una carretera.” El Colombiano, Vol. XX, No. 5273, Medellín, 11 de abril de 1931, pág. 8)

Las autoridades municipales, departamentales, nacionales e incluso organizaciones de la sociedad civil que tuvieran interés por la realización de alguna obra, también actuaron como prestamistas. El departamento de Antioquia en cabeza del gobernador Restrepo pidió en 1930 un préstamo bancario para terminar la vía troncal en los sectores Sonsón – Medellín y Yarumal – Medellín, con los fondos adquiridos se pudieron reanudar los trabajos y lograr ocupar a 1.000 obreros (Corresponsal. “Antioquia ha conseguido un préstamo para continuar las carreteras.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6651, Bogotá, 6 de abril de 1930, pág. 1). A finales de ese mismo año el Ferrocarril de Cundinamarca tenía serias dificultades financieras para llevar la ferrovía hasta el bajo Magdalena por lo que la gobernación hizo varias negociaciones que llevaron a la firma de contratos por la suma total de 3.000.000 de pesos.

En palabras del secretario de hacienda Ramírez Moreno existía la necesidad de seguir el camino de hierro, faltaba dinero para continuarlo y urgía obtener los recursos suficientes para concluir la obra. Pero existía un problema, no era posible conseguir un préstamo a largo plazo porque el gobernador anterior había estipulado que en el caso de que el departamento consiguiera dineros con plazo de pago mayor a un año debían usarse para pagar una deuda que se tenía con Seligman, un banquero norteamericano, tal como en el presente algunos gobernantes amarraban los recursos

por la vía legal con el fin de beneficiar a amigos o aliados. Bajo esas circunstancias se optó por escuchar la propuesta que la casa alemana *Philipp Holzmann* hizo a la compañía del Ferrocarril: ofrecía suministrar los fondos necesarios para llevar la línea hasta Villeta, construir la vía férrea de Villeta a Albán y suministrar los fondos para la última etapa del Ferrocarril. La Junta Directiva del Ferrocarril discutió las condiciones de la oferta y la Junta de Empréstitos negoció y firmó el contrato bajo estos términos:

La prenda que dan la Compañía y el Departamento entrega gradualmente y solo a medida en que se recibe dinero del prestamista, acto en el cual se firma a su favor un pagare con nueve meses de plazo que al vencerse rescata la prenda en el momento del pago, en la misma forma en que fue entregada. La prenda consiste en bonos ferroviarios y en acciones de la compañía. Además de esto, del mes de octubre en adelante los productos líquidos del ferrocarril se aplicarán a la amortización de las deudas, lo cual presenta entre otras ventajas de establecer en forma cierta lo que el ferrocarril de Cundinamarca está produciendo, al tiempo que obliga a la empresa a contribuir eficazmente a su construcción y total realización. El interés del dinero es del nueve por ciento, estipulación muy liberal si se considera entre otras circunstancias la de que los constructores no son banqueros y tiene que hacer dispendiosas gestiones para financiar su negocio.

Obligaciones de los contratistas. El contrato de construcción está sujeto a un régimen técnico que paso por la crítica de hombre tan autorizado por German Uribe Hoyos. Allí se compromete la casa alemana a construir a más tardar en quince meses, que empiezan a contarse desde octubre, los treinta y tres kilómetros de Villeta a Alban. El precio es fijo, de setenta mil pesos por kilómetros, suma precisa que no varía aun cuando se presenten circunstancias inesperadas como alza en el precio de los materiales, inundaciones, derrumbes, etc. (Editorial. “Como se logró financiar el F. C. de Cundinamarca.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6762, Bogotá, 31 de junio de 1930, pág. 1).

Los préstamos bancarios, los préstamos de compañías nacionales y extranjeras y los de personas u organizaciones particulares eran un recurso valioso para la financiación de las obras en un momento en que el país no contaban con liquidez para asumirlas pero que tenía toda la necesidad de ejecutarlas. En términos generales la financiación, cualquiera fuere la forma de recabar recursos: empréstitos, hipotecas, utilidades de alguna actividad económica, bonos, designaciones,

préstamos nacionales o internacionales, inversiones privadas y préstamos a la banca, tenía por objeto ejecutar obras, pagar deudas y pagar sueldos.

La sociedad civil sirvió en muchas ocasiones como prestamista al Estado, prestamos que se hacían vía empréstito. En 1933 por ejemplo, la Liga de Comercio de Manizales decidió que prestaría al gobierno nacional 260.000 pesos para las obras de la vía Manizales-Fresno-Caracolí y para la carretera al Magdalena, además el concejo municipal destinó la suma de 60.000 pesos para la misma obra (Jorge Hoyos G. “260.000 es la contribución de Manizales a la carretera.” *El Tiempo*, Vol. XXIII. No. 7690, Bogotá, 26 de febrero de 1933, pág. 2). Las élites comerciales y políticas no daban empréstitos, bonos, prestamos o donaciones por una vocación filantrópica sino por intereses particulares.

En estas inversiones con intereses privados también tuvieron cabida las compañías internacionales que tenían negocios en el país, en 1934 la empresa minera Frontino Gold Mines & Cía. negoció con el administrador del Ferrocarril de Antioquia un empréstito de 800.000 pesos para la construcción de la carretera Yolombó – Zaragoza de 120 kilómetros que permitiría el flujo de obreros y materias primas (Editorial. “La junta del ferrocarril está negociando un gran empréstito.” *El Colombiano*, Vol. XXIII, No. 6531, Medellín, 15 de noviembre de 1934, pág. 5). Otras veces se recurría a la banca, como fue el caso del departamento del Huila que en 1935 negoció con el Banco Central Hipotecario un empréstito por 100.000 pesos para construir la vía entre Altamira y Pitalito además para comprar una estructura metálica para un puente sobre el río Magdalena (Nicolás Restrepo C., corresponsal. “Cien mil pesos para la carretera que llevara de Altamira a Pitalito.” *El Tiempo*, Vol. XXV, No. 8420, Bogotá, 8 de marzo de 1935, pág. 8).

Por otra parte, los bonos fueron otra estrategia de financiación a la que la nación recurría tratando de subsanar la falta de liquidez. En el mes de abril de 1930 el departamento de Cundinamarca recibió por parte del ministro de obras públicas la suma de 400.000 pesos en calidad de subvención por la construcción de obras ferroviarias; el último pago se hizo a finales de mes por la suma 200.000 pesos por la construcción de 10 kilómetros de ferrovías entre las abscisas 10 y 18 de Puerto Liévano hacía el interior entregados por el Ferrocarril de Cundinamarca a la gobernación, la suma obedece a un costo de 20.000 pesos por cada kilómetro entregado. El pago se planeó en bonos del 8%, según lo disponía la resolución del Ministerio de Obras Públicas, dichos bonos debían ser emitidos por el ministro de hacienda y empezaría a amortizarse un año

después de que dicho Ministerio hubiera hecho la emisión respectiva (Editorial. “Doscientos mil pesos para el departamento de Cundinamarca.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6669, Bogotá, 27 de abril de 1930, pág. 1); (Editorial. “La nación ayudará a la financiación del F.C. de Cundinamarca.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6671, Bogotá, 29 de abril de 1930, pág. 8).

Fue común que la dispersión de los recursos hiciera que las obras se tardaran más de lo planeado, en 1937 el gobernador del departamento de Caldas, el secretario de hacienda y el gerente del Banco de Colombia firmaron un empréstito de 1.000.000 de pesos en bonos con el objetivo de intensificar los trabajos de las carreteras nacionales que se estaban construyendo en el departamento por cuenta de la nación (Arango, corresponsal. “Se acaba de firmar un contrato de empréstito por un millón de pesos.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9111, Bogotá, 6 de febrero de 1937, pág. 6). ([Ver bonos](#)).

Por otra parte, la alegada falta de recursos provocaba la detención de obras, la reducción de las partidas, la falta de mantenimiento y sostenimiento de las obras ya terminadas, y el recorte de personal. Como ejemplo: la suspensión de los trabajos en el ferrocarril de Ibagué en 1930 debido a que el auxilio anual de 50.000 pesos alcanzaba escasamente para recoger la herramienta y cuidar los campamentos construidos por la Regie Generale (Editorial. “Los trabajos en el ferrocarril Ibagué - Armenia quedan suspendidos.” El Tiempo, Vol. XIX, No. 6566, Bogotá, 12 de enero de 1930, pág. 4). Según la prensa del momento parte del problema era que los fondos que con tanto esfuerzo se recaudaban no eran gastados de la mejor manera, el desorden en la inversión de los capitales conseguidos fue la norma, y los proyectos de infraestructura que se tenían o proyectaban quedaban a medias, no se les hacía mantenimiento o simplemente nunca se iniciaban; muchas obras eran proyectadas sin planificación ni estudios técnicos, el caso de los ferrocarriles es demostrativo, el trazado y construcción obedecía a “apetitos desordenados y el más crudo regionalismo rayando en lo risible si lo permitiera la cuasi-tragedia a que nos ha conducido y cuyas últimas consecuencias no se ha cumplido todavía.” (Jorge Páez. “Nueva política ferrocarrilera.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6698, Bogotá, 27 de mayo de 1930, pág. 4) ([Ver suspensiones](#)).

El sostenimiento de las obras y las secciones terminadas de las obras más grandes también requerían una buena y constante designación de recursos, de lo contrario el dinero invertido se perdía porque las obras dejaban de servir. Como se dijo antes en este mismo texto, la nación y los

departamentos asumían la construcción y la conservación de las obras por periodos de tiempo; en 1932 la nación había tomado a su cargo el sostenimiento de carreteras que hicieran parte de la red nacional, como las carreteras que comunicaban a Medellín con Sonsón, Yarumal y Antioquia en las que anualmente se invertían cerca de 100.000 pesos; gracias a esa determinación de la nación de hacerse cargo del mantenimiento de las obras nacionales, la Junta Departamental de Caminos de Antioquia pudo atender las carreteras y caminos departamentales que se encontraban en estado de abonado por falta de recursos, pues los departamentos se habían visto en varias ocasiones en la obligación de escoger entre hacer más obras o sostener las existentes. El plan de trabajo para el tercer trimestre de 1932 se planeó así:

(...) de julio a septiembre, inclusive, atiende, además de proveer a la construcción y terminación de algunas vías carreteras, el sostenimiento de otras y de los caminos departamentales, abandonados desde hace dos años.

El presupuesto de gastos para la vigencia de julio de 1932 a julio de 1933 asciende a la cantidad de 266.753.68 para el primer trimestre se ha destinado la suma de 66.688.42 distribuidos en estudios, trazado, construcción de algunas carreteras, sostenimiento de otras, y sostenimiento de los caminos de herradura.

Asfalto de la carretera sur. Para asfaltar la carretera sur, entre el Puente de Guayaquil y el aeródromo “Las Playas” se ha destinado la suma de 2.500. el concejo por su parte contribuye con otra suma. Los trabajos ya se hallan muy adelantados. Para los primeros días de agosto estarán terminados.

Carretera a Santa Barbara. Esta carretera, que dará gran importancia a las poblaciones del sur y suroeste y que va ya hasta “Las Minas”, estará terminada antes de tres meses. Para su conclusión la Junta voto 11.000.

Troncal de oriente hacia Granada. Para el estudio, trazado y construcción de esta sección voto pesos 1.300.

Andes-Bolombolo. Esta carretera estará en breve terminada. Para ello se destinaron 1.200

Rionegro-Retiro. Para esta importante sección, que enlaza la población del Retiro con todos los pueblos de oriente y con la red de carretera departamentales se votaron 3.500. Los setenta hombres que trabajaran en ella adaptaran el camino que hoy existe.

Bolombolo-Concordia-Urrao. Para el estudio, trazado y construcción se destinaron en el primer trimestre 1.800. La construcción de dicha carretera principiara en el mes de septiembre.

Abejorral-Troncal del sur-Andes-Jardín. La junta votó sendas partidas de 9.00 para el estudio y trazado de estas carreteras.

Troncal de Oriente-Cocorná. En el primer trimestre se hará el trazado y se construirán los puentes de la carretera. Para ello se destinaron 1.200. Esta carretera solicitada en multitud de veces y que dará mucha animación a Venecia se estudiará y trazará en el primer trimestre, con una partida de 8.00. En el último mes, septiembre, se iniciará la construcción de la carretera de Fredonia hacia Venecia y para ello se ha destinado la suma de 1.100.

Campamento -Yarumal. Para estudio y trazado de la carretera se destinaron 800. Para la construcción, que se iniciará de Campamento a Yarumal fue votada la suma de 1.000.

Camino-Remedios-Yondó. Para la mejora y ensanche de esta vía se han destinado 800.

Camino Valdivia Guamera. Se destinaron a la construcción de una carretera desde Valdivia hasta el puente de “Guamera” 300. (Corresponsal. “66.668 se invertirán en carreteras en Antioquia.” El Tiempo, Vol. XXII, No. 7465, Bogotá, 13 de junio de 1932, pág. 6)

Es evidente que el sostenimiento de una vía nacional representaba para los departamentos la carga fiscal suficiente para ejecutar y conservar varias vías departamentales y municipales que venían a conformar la capilaridad de la malla vial que el país estaba construyendo.

En 1941 el gobierno nacional dictó un decreto que señalaba las zonas en que se dividió la red de carreteras nacionales en servicio y se fijaron las vías que debían conformar cada una de las zonas, además se distribuyó una partida apropiada según el presupuesto vigente para la conservación de la red, de esta manera:

Zona de Bogotá. Para equipo de maquinaria... 4.780 / Para adiciones y mejoras 145.000 / Para sostenimiento 288.220 / Total 424.000.

Zona de Cartagena / Para adiciones y mejoras 40.000 / Para sostenimiento 76.750 / Total 116.750.

Zona de Garzón / Para equipo de maquinaria 18.600 / Para adiciones y mejoras 43.000 / Para sostenimiento 204.350 / Total 265.950.

Zona de Ibagué. Para equipo de maquinaria 71.280 / Para adiciones y mejoras 53.000 / Para sostenimiento 144.670 / Total 268.950.

Zona de Manizales. Para equipo de maquinaria 57.600 / Para adiciones y mejoras 20.000 / Para sostenimiento 244.350 / Total 321.950.

Zona de Medellín. Para equipo de maquinaria 52.080 / Para adiciones y mejoras 136.000 / Para sostenimiento 360.920 / Total 549.000.

Zona de Pamplona. Para equipo de maquinaria 67.380 / Para adiciones y mejoras 84.500 / Para sostenimiento 230.400 / Total 382.280.

Zona de Popayán. Para equipo de maquinaria 9.800 / Para adiciones y mejoras 82.014 / Para sostenimiento 152.250 / Total 193.564.

Zona de Pasto. Para equipo de maquinaria 10.600 / Para adiciones y mejoras 46.800 / Para sostenimiento 164.800 / Total 222.200.

Zona del Socorro. Para equipo de maquinaria 45.780 / Para adiciones y mejoras 68.240 / Para sostenimiento 168.800 / Total 277.820.

Zona de Tunja. Para equipo de maquinaria 16.000 / Para adiciones y mejoras 47.110 / Para sostenimiento 249.500 / Total 312610.

Zona de Tuluá. Para equipo de maquinaria 12.600 / Para adiciones y mejoras 54.800 / Para sostenimiento 174.000 / Total 241.406.

Zona de Valledupar. Para equipo de maquinaria 49.780 / Para adiciones y mejoras 83.500 / Para sostenimiento 125.020 / Total 258.300.

Carretera del Carare / Para adiciones y mejoras 50.000 / Para sostenimiento 60.000 / Total 110.000 / Gastos generales de carreteras 35.000.

GRAN TOTAL 3.980.000. (Editorial. “3.980.000 fueron distribuidos para las carreteras nacionales.” El Tiempo, Vol. XXX, No. 10521, Bogotá, 8 de enero de 1941, pág. 2). ([Ver sostenimiento](#))

Después de la crisis de 1929 el país adoptó una política económica basada en la sustitución de importaciones para la que es fundamental el comercio interno y por ende, la intercomunicación e integración del territorio nacional, la aceleración de los proyectos de obras de infraestructura nacional en la década de 1930, sobre todo de vías carretables en forma de capilaridad (más fáciles y rápidas de construir que los ferrocarriles), tuvo como aliciente el interés económico y comercial de las élites de poder transportar y comercializar sus productos de bienes primarios de fácil y rápido perecimiento en el marco de un difícil momento para la economía mundo que nació con la Crisis del 29 y siguió con la Segunda Guerra Mundial.

Es importante mencionar que durante los años de la inflación económica el gobierno colombiano se empeñó en construir infinidad de carreteras y líneas férreas que le quitaron a la agricultura más de 50.000 obreros, lo que mermó considerablemente el rendimiento de la producción agrícola en el país, al punto de que a mediados de 1929 el precio de los artículos básicos alimenticios subió 50% con respecto a 1923 (Editorial. “Estudio sintético del año económico y fiscal.” El Tiempo, Vol. XIX, No. 6557, Bogotá, 1 de enero de 1930, pág. 20). Problemática que se agudizaba con la falta liquidez de recursos para las obras y los recortes de personal que se tenían que hacer de manera constante tal como lo muestra un telegrama enviado por el ministro de obras públicas, doctor Lozano, al gobernador del departamento del Atlántico en que le dice que:

Juzgo que el gobierno no puede garantizar estricto cumplimiento en el pago del auxilio nacional para la carretera de Barranquilla a Puerto Colombia, pues, de acuerdo con la difícil situación fiscal, es muy posible que se modifique las leyes que subvencionan las carreteras departamentales. En el caso de que dicha carretera continúe disfrutando de subvención nacional, pueden presentarse otras dificultades tal como la falta de apropiación de la partida respectiva, pues la cuantía de los bonos destinado a auxilio de las carreteras departamentales está agotada.

Ha causado pésima impresión el telegrama del doctor Lozano, porque la garantía de cumplimiento de la nación en lo referente al auxilio era una de las que se darían aquí para conseguir el dinero necesario e iniciar prontamente los trabajos con el fin de dar ocupación a numerosos obreros que hoy están desocupados (Editorial. “No es posible garantizar los bonos para la vía de Barranquilla a P. Colombia.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6834, Bogotá, 11 de octubre de 1930, pág. 6).

Las obras de infraestructura eran una fuente de trabajo para los nuevos obreros y un escenario de ocupación para los presos. En 1932, Enrique Uribe Ramírez, jefe del departamento de carreteras y caminos nacionales del Ministerio de Obras Públicas dictó una resolución que contenía el reglamento para la organización de los trabajos y del plan trienal de construcción de las carreteras en los años 1932, 1933 y 1934, en el artículo 3 se dispuso que algunos sectores de las carreteras fueran construidos con la participación de presos. En estos casos el ingeniero de la zona respectiva sería el jefe de construcción, ayudado por un ingeniero de acción, quien dirigiría el trabajo de los presos, y otro ingeniero de sección encargado de dirigir las labores de los trabajadores libres (El Tiempo. “Organización para la construcción de las carreteras nacionales.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7281, Bogotá, 8 de enero de 1932, pág.12). La medida representaba un alivio para el fisco nacional en términos del pago de honorarios a obreros pero también era la ocupación de puestos de trabajo que podían ser aprovechados por obreros disponibles. La medida duró poco tiempo debido a que la migración campo ciudad fue progresiva y la cantidad de manos de obra disponible para la construcción de las obras se incrementó.

Vías férreas

El presente trabajo no pretende hacer una reconstrucción de cada ferrocarril existente en el país sino analizar como los ferrocarriles formaron parte, junto con las otras formas de infraestructura

vial que se verán más adelante, de la integración nacional y del *intento* que hicieron de la élites regionales y los gobiernos del momento por desarrollar y dinamizar la economía nacional; es decir, observar cuales fueron las características de la construcción de la capilaridad necesaria para el intercambio comercial y de qué manera se hizo, ya que las vías de comunicación son infraestructuras que permiten la conexión y el flujo de personas, bienes y servicios entre diferentes regiones geográficas.

La década de 1930 trajo consigo mucha incertidumbre, se avizoraba el cambio de corriente política en el país con el fin del Régimen Conservador y la llegada de lo que se conocería como la República Liberal, además de las dificultades económicas provenientes del coletazo de la crisis del 29 en Estados Unidos. Bajo este panorama político económico, el ingeniero norteamericano, técnico ferrocarrilero y experto en administración de ferrocarriles el B. B. Milner² ofreció una entrevista a un reportero de la agencia SIN sobre una conversación que tuvo con Mauricio Mackenzie en la que hicieron una serie de aseveraciones sobre los retos del país en términos de infraestructura con miras al nuevo gobierno liberal en cabeza de Enrique Olaya Herrera. Se refirieron los expertos a los transportes como “fuente de vida de las industrias nacionales” y se centraron en los ferrocarriles, ya que en 1927 se hizo una inversión de 90.000.000 de pesos en vías férreas que durante ese año dieron una utilidad de 2.000.000 de pesos, cifra que no logró amortizar ni siquiera los intereses de algunas líneas como la del Tolima, Wilches y del Sur, que no generaron utilidades, situación que siendo comparada con el caso japonés en donde la utilidad de sus líneas férreas fue unas 33 veces mayor que en Colombia, era preocupante; así mismo el ferrocarril de San Luis y San Francisco en Estados Unidos produjo en 1927 un rendimiento del 30%.

Según Milner, la capacidad de rendimiento de un ferrocarril depende de la explotación que cada país pueda hacer de sus vías férreas en relación directa con el desarrollo y protección de las industrias nacionales cuya base en Colombia era la explotación de productos agrícolas como el café, el cacao y el arroz, a la problemática se sumaban las deficiencias que tenía el arancel aduanero que según el citado técnico debían ser subsanadas con una buena distribución de las tarifas de transportes, por ejemplo, en el caso del Ferrocarril del Pacífico con destinar el 1% de

² Experto en ferrocarriles. Egresado de Purdue. Ayudante del presidente de Nueva York Central Lines y asesor sobre tarifas y tráfico ante el gobierno imperial de Japón. Originalmente viajó a Ecuador como miembro de la Misión Kemmerer pero prefirió quedarse después de la partida de los demás asesores. Abandonó el Ecuador a mediados de 1927, al expirar su contrato. Ver, Almeida Rebeca Kemmerer en el Ecuador, FLACSO Ecuador, 1994.

las entradas a las tarifas se obtendría la cantidad de 60.000 pesos para pagar los servicios de trabajadores especializados en tarifas y fomento de negocios industriales, el objetivo final debía ser el fortalecimiento de la industria nacional. Entonces se propuso: subir en dos pesos por libra la tarifa ferroviaria para el arroz extranjero que iba de Buenaventura a Cali, de manera que la producción interna reviviera, además “aumentará el ferrocarril en los correspondientes fletes sus entradas en más de trecientos mil pesos anuales dejaran de salir del país, para siempre, más de seiscientos mil pesos por año y entraran a la circulación monetaria más de un millón de pesos anuales por virtud de la producción y comercio de dicho grano.” Este tipo de soluciones arancelarias y tarifarias también debían pensarse para otras industrias como el café que:

(...) hoy soporta, por ser el único renglón verdaderamente importante de exportación, casi todo el peso que representan los fletes en los transportes internos, que absorben un alto porcentaje que se acerca al diez por ciento en épocas relativamente normales, y al quince por ciento cuando se acentúa la depresión de los precios de los principales mercados consumidores (...) sobre el café a que el ferrocarril citado debe dar natural y fácil salida, favoreciendo preferentemente las regiones más lejanas del mar, es decir, la producción de Caldas y norte del Valle, que es, por otra parte, la más importante (Agencia SIN. “La explotación de ferrocarriles debe hacerse de forma comercial y científica. Reportaje con el Sr. Milner. El estudio y regularización de las tarifas ferroviarias. El Personal de explotación.” El Tiempo, Vol. XIX, No. 6575, Bogotá, 20 de enero de 1930, pág. 4).

Hay que decir que B.B. Milner era un técnico en materias ferroviarias recomendado por Kemmerer y contratado en Estados Unidos por el gobierno de Colombia en 1928. Milner vino a Colombia sin obtener muchos resultados por falta de apoyo y respaldo de las autoridades pese a que el objetivo de su contratación fue lograr que la red de comunicaciones produjera un impulso a las industrias y facilidades para el desarrollo económico; la tesis principal del técnico era que “los ferrocarriles deben buscar ante todo el desarrollo de las industrias, mediante tarifas adecuadas, en lugar de buscar solo utilidades, por diferencias entre entradas y salidas.” Para poder seguir las recomendaciones de Milner se debía hacer un estudio de las industrias existentes o posibles y la manera como las tarifas ferroviarias podrían afectarlas. Las tarifas debían establecerse vía acuerdo entre el Ministerio de industria, hacienda y obras públicas. Al respecto un vallecaucano afirmaba que:

Las tarifas ferroviarias comprenden una de las más importantes cuestiones de la economía. La influencia, favorable o desfavorable, de las tarifas, según el criterio con que hayan sido confeccionadas, va marcándose en todas las escalas de la vida nacional, en mejora o fomento o debilidad y aniquilamiento de las industrias. En nuestras tarifas ha imperado el más agresivo criterio de ensayo y de empirismos (...).

Como muestra de lo anterior en julio de 1931 se bajaron las tarifas para algunos productos en el Ferrocarril de Antioquia, medida que llevó al incremento de pedidos en varios artículos que no eran convenientes por las altas tarifas que manejaban pero que después de que la medida entro en vigor se volvieron más asequibles (Editorial. "Actitud increíble." El Colombiano, Año XX, No. 5331, Medellín, 2 de junio de 1937, pág. 3). Formular una política de fletes que diera apoyo a los productores era lo más conveniente para la situación de las industrias de cada región. Los ferrocarriles no podían pensarse solo como un negocio, sino como un elemento esencial en la economía nacional, un elemento de desarrollo, de progreso y tarifas inconsultas producían solo resultados contrarios a los que se buscaban, causando grave daño al país (Editorial. "Las tarifas ferroviarias y la producción nacional." El Tiempo, Vol. XX, No. 6629, Bogotá, 15 de marzo de 1930, pág. 3).

La infraestructura del país se pensó en una modalidad multimodal, las vías férreas y carreteras construidas llegaban a puertos en los ríos, principalmente el Magdalena y al mar, de manera que las condiciones de funcionamiento y disposición de unos modos de transporte repercutían sobre otros, en 1943 los círculos cafeteros de Cundinamarca y Tolima se quejaban del alza en las tarifas del Ferrocarril de la Dorada debido a la suspensión de la navegación por el río Magdalena, situación que además causo que se acumulara gran cantidad de cargamentos de café en Girardot (Editorial. "No aceptan los cafeteros el alza de las tarifas en el ferrocarril de la Dorada." El Colombiano, Vol. XXXII, No. 9533, Medellín, 7 de julio de 1943, pág. 1).

Lo correspondiente con las tarifas, aduanas e impuestos alrededor de las obras de infraestructuras serían una ocupación de todos los gobiernos posteriores al de Olaya Herrera, pues las tarifas eran una forma de financiación y obtención de recursos no solo para la ampliación de la red nacional sino sobre todo para el mantenimiento de las obras existentes. Pero no era la única arista de la que se debía ocupar el Ministerio de Obras Públicas y hacienda, sino también de las obras por construir.

En ese mismo año, 1930, el ministro de obra públicas declaró que:

En líneas generales puede hacerse un resumen de las grandes vías que necesita el país para lograr su equilibrio y afianzar la unidad nacional con la efectiva intercomunicación geográfica, son las siguientes obras: el ferrocarril central del norte, como primera necesidad, la transversal Ibagué- Armenia, el Troncal de Occidente, la Carretera Central de Norte y el ferrocarril de Cararé. (...) Las obras menores sobre las cuales existe el propósito de concluir las antes de julio en sitios determinados, son las siguientes: / El ferrocarril del Huila, en un punto cerca a Neiva; el de Ambalema, en Ibagué con el cual se tendrá la comunicación directa con Bogotá; la terminación de los puentes de Girardot y de Saldaña; el ferrocarril de Cúcuta hasta el diamante; el central de norte, hasta Bocas de Rionegro; y por el sector de Bogotá hasta Puente Nacional; el ferrocarril de Tumaco, hasta el Divivo, y además la terminación del malecón de Buenaventura, que hará de este puerto uno de los mejores del Pacífico. / Se considera que la terminación de estas obras hasta los puentes dichos costará una suma no mayor de un millón ochocientos mil pesos (Corresponsal. “Declaraciones del ministro de obras.” El Colombiano, Serie CLXXIII, No. 4947, Medellín, 5 de marzo de 1930, pág. 2).

Al respecto el ingeniero y miembro del Consejo Nacional de Vías de Comunicación, Germán Uribe Hoyos decía que el Ferrocarril del Nordeste no respondía a las necesidades del momento pese a ser un ferrocarril que buscaba comunicar a la capital de la república con un puerto en el Atlántico y en su ruta también con Tunja, Bucaramanga y Santa Marta, además de acercarse a Cúcuta, capital del Norte de Santander, por medio de la Carretera Central del Norte encontrándose ambas obras en Capitanajo (Jorge Páez G. “El ferrocarril del nordeste y el Dr. Germán Uribe Hoyos.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6629, Bogotá, 15 de marzo de 1930, pág. 2).

Además de las diferencias de opinión en la pertinencia o no de las obras, hubo un problema importante que marcaría la historia de los ferrocarriles nacionales y que impediría la consolidación de una red férrea nacional, la diferencia en el ancho de las líneas paralelas en las vías férreas nacionales. En marzo de 1930 el Ministerio de obra públicas estudió la posibilidad de reducir a una yarda los rieles de las vías férreas (Corresponsal. “El ministro de industria estudia un problema.” El Colombiano, Serie CLXXIII, No. 4945, Medellín, 3 de marzo de 1930, pág. 1). Resolución que el Consejo Nacional de Vías de Comunicación decidió aceptar porque de los

2.500 kilómetros de vías férreas que habían construidas para ese momento en el país más o menos 500 kilómetros tenían un metro de entavía. En vista de la nueva directriz, la junta directiva del Ferrocarril de Cundinamarca resolvió acometer el angostamiento de los 53 kilómetros construidos entre Puerto Liévano y Bogotá, reconociendo que no estandarizar la distancia entre rieles a nivel nacional y sobre todo en la construcción del Ferrocarril de Cundinamarca desde el principio fue un error. Estas diferencias en el ancho de los rieles hacían que Bogotá, siendo el centro principal de movimiento de pasajeros y carga, por donde llegaban todas las actividades comerciales del interior, quedara con rieles con una yarda de ancho hacía el sur y el occidente, y de un metro hacía el norte y el Bajo Magdalena; condiciones que no lograban una integración completa sur – norte, oriente – occidente sino que ponían a Bogotá como un nódulo de la conexión. Pese a la necesidad de normalizar las paralelas de todo el país, hubo un inconveniente: en ese momento no había la dotación ni el personal con la capacitación necesaria para llevar a cabo dicho cambio. En el caso de las vías del norte y del sur había más o menos 30 locomotoras, alrededor de 300 vehículos entre carros de pasajeros, de carga, plataformas, mesas, grúas y autoferros que no tenían la atención necesaria, mucho menos la forma de asumir los trabajos en las paralelas que requerían además la modificación de todos los vehículos que por ellas transitaban (Carlos Cortés, I. C. “El angostamiento de las líneas férreas nacionales.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6622, Bogotá, 8 de marzo de 1930, pág. 9). Las diferencias nunca serían remedidas, los ferrocarriles construidos por empresas privadas hicieron sus rieles según las locomotoras adquiridas, y las líneas que fueron compradas por la nación nunca tuvieron los fondos para hacer los arreglos necesarios. La red ferroviaria nacional nunca estuvo efectivamente unida, siempre necesito de trasbordo entre líneas, lo que demoraba mucho más los trayectos y en ocasiones se dañaban los productos. No hubo efectividad pese a todos los esfuerzos hechos.

Paralelo a este problema, gravitaba una propuesta alrededor de los ferrocarriles para la construcción de una red troncal de ferrocarriles que siendo alimentada por carreteras transversales fueran la base de la creación de riqueza y el desarrollo del país “que ha languidecido vegetando durante más de cuatro siglos a causa, sin duda, de la falta de fáciles comunicaciones simultáneamente internas y con el exterior.” El plan era el siguiente: dos líneas troncales, una por el occidente del país desde Popayán o Pasto hasta Cartagena y la otra por el oriente desde Neiva hasta Santa Marta. Sigue:

Sería cuestión de estudio detenido la elección respecto a Pasto entre su conexión con Popayán o directamente con el mar en Tumaco, y en relación con Santander del Norte, además de la terminación de la carretera central del norte a Cúcuta, comparar también la carretera con el cable aéreo por Ocaña.

De estas dos grandes arterias la primera que está ya comunicando entre si importantes ciudades y conectando con el Quindío, con Manizales, con Medellín y con el mar Pacífico, tiene construida entre Popayán y Cartago una buena parte de su extensión.

La segunda igualmente cuenta con un largo trayecto que se extiende desde cerca de Neiva, pasando por Bogotá hasta bien al norte de esta ciudad, después de tocar varias ciudades de primera posición y conectado con Ibagué.

Respecto a la financiación de estas dos grandes obras nacionales se afirmó que los departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Santander y el Magdalena tenían ya asegurada la construcción de la línea oriental con recursos obtenidos por la firma de contratos de concesión con la compañía que construía el Ferrocarril del Nordeste; el autor de esta noticia consideraba que el más conveniente de los sistemas de financiamiento era la concesión porque era una forma de empréstito a largo plazo que no requería pagar cuotas fijas, ni daba la oportunidad de tener dinero líquido para malgastar (Jorge Páez. "Nueva política ferrocarrilera." El Tiempo, Vol. XX, No. 6698, Bogotá, 27 de mayo de 1930, pág. 4).

La red ferroviaria nacional tenía un objetivo primario: comunicar las ciudades principales con el río Magdalena o el mar. Estaba compuesta por empresas de ferrocarriles que ejecutaban las obras de manera más o menos autónoma, lo que significó la disparidad en el ancho de las paralelas y la designación insuficiente de los recursos de acuerdo con las necesidades de cada uno de los proyectos además de una notable ineficacia en la planeación de las obras.

En Antioquia se construyó el Ferrocarril de Antioquia cuyas obras terminaron en 1929 al lograr la comunicación de la capital del departamento, Medellín, con el río Magdalena en Puerto Berrío en el norte del departamento; en contraparte, hacia el sur, la comunicación con el río Cauca y con los departamentos de sur se hizo mediante la adquisición del Ferrocarril de Amagá, empresa privada que comunicaba a Medellín con Amagá, inicialmente, y cuya construcción llegó hasta el puente de La Pintada. Una vez establecida dicha comunicación con el sur se encontraría con el

Ferrocarril de Pacífico en Armenia, comunicación establecida principalmente para sacar café, entre otros productos.



Imagen 1. Biblioteca Virtual del Banco de la República. (S.F.). Estación Uribe Ángel del Ferrocarril de Antioquia. Fotografía. Recuperado de Exposición imagen del Ferrocarril en la numismática colombiana.

Dicha conexión con los departamentos del sur no se logró hasta agosto de 1940 cuando el periódico *El Colombiano* informó que solo faltaban 7 kilómetros para empalmar los ferrocarriles del Pacífico y Antioquia (Editorial. “Dentro de cuatro meses estará terminada la red ferroviaria de Buenaventura al Magdalena.” *El Colombiano*, Vol. XXX, No. 8856, Medellín, 5 de agosto de 1940, pág. 4). En 1930 el

superintendente general del Ferrocarril de

Antioquia dijo en una comunicación que las poblaciones cuyos caminos confluyen al río Cauca al sur del puente de Jericó, tales como Támesis, Valparaíso y Caramanta en el departamento de Antioquia, y Río Sucio, Marmato y Supía en el de Caldas estaban siendo comunicados estos últimos con Antioquia por el camino que cruza el Cauca por el puente de La Pintada, se había establecido un servicio de lanchas, prestado por la empresa del Ferrocarril de Antioquia, que iban desde el límite de los departamentos hasta la estación del puente de Jericó, La Felisa, sistema de transporte que era suficiente para atender la demanda de los municipios mencionados, quedando solo por resolver el transporte de ganado para las haciendas a orillas del Cauca, ya que los dueños de dichas haciendas no permitían el paso de las recuas por sus terrenos.³ Consideraba el superintendente que lo más urgente antes que prolongar la vía era completar los caminos que la tributarían de manera que la inversión valiera la pena (Editorial. “Hablando con el señor superintendente general del ferrocarril de Antioquia,” *El Colombiano*, Vol. CLXV, No. 4995, Medellín, 5 de mayo de 1930, pág. 1). Para 1933 el gobierno departamental había autorizado al agente fiscal de Antioquia la firma de una póliza sobre el contrato para la prolongación del Ferrocarril de Antioquia desde la estación Alejandro López hasta el puente de La Pintada sobre el río Cauca, el Ferrocarril se comprometió a terminar la obra en menos de tres años, durante el

³ La dificultad fue resuelta en julio de ese año cuando se comunicó al gobernador de Manizales que la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia firmó un contrato con los propietarios de la hacienda El Oro ubicada en el distrito de Aguadas para asegurar la construcción dentro del predio de una vía industrial que permitiera el tránsito entre departamentos (Editorial. “Por el acercamiento de Antioquia y Caldas.” *El Colombiano*, Año XVIII, Serie CLXXIV, No. 5062, Medellín, 24 de julio de 1930, pág. 10).

tiempo de construcción el gobierno nacional debía reconocer a la compañía el 5% anual y una vez finalizada la obra, el ferrocarril sería su administrador hasta que el gobierno cancelara el valor total de la construcción “Corresponsal. “La construcción del ferrocarril hasta el pintado se contrató.” El Tiempo, Vol. XXIII, No. 7695, Bogotá, 3 de febrero de 1933, pág. 6). En marzo de 1937 el Ministerio de Obras Públicas giró al Ferrocarril de Antioquia 23.750 pesos para la construcción del Ferrocarril hasta La Pintada, es decir, cuatro años después de firmado el contrato de concesión a la compañía del Ferrocarril de Antioquia la obra no había sido terminada. La primera locomotora del Pacífico no llegaría a Medellín hasta noviembre de 1941 (Editorial. “La primera locomotora del Pacífico llega a Medellín. / El Cauca y Magdalena unidos ahora por rieles.” El Colombiano, Vol. XXX, No. 8964, 19 de noviembre de 1941, Medellín, pág. 1).

La visión e intención con que se estaban construyendo las obras en la década de 1940 quedó manifiesta con el propósito que tuvo el Consejo de los Ferrocarriles Nacionales de levantar 36 kilómetros de rieles construidos entre Bolombolo y Anzá, línea tributaria del Ferrocarril Troncal de Occidente, porque no era un trayecto productivo, después de Anzá el ferrocarril no llevaba a ninguna parte y los lugares por los que pasaban no tenían economías intensamente productivas que permitieran hacer de esa línea una rentable, ¿la solución? Levantarla. En contraparte a esa opción se proponía empatar esa línea con la carretera al mar estableciendo comunicación entre los municipios cafeteros del suroeste con Dabeiba, evitando tener que dar la vuelta por Medellín. “Pero hay otra razón más verdadera aún. El troncal constituye no solo un fuerte lazo de unión entre los seis departamentos cuyo territorio debe recorrer, sino que es una línea estratégica de seguridad nacional, que bien podría llamarse complementaria del Canal de Panamá por enlaza ambos océanos.” Es decir, el valor de las obras según el Consejo de los Ferrocarriles dependía del usufructo que se pudiera obtener de ellas.

El consejo de los ferrocarriles no puede ser, simplemente, una entidad dedicada a la explotación comercial de las líneas férreas ya construidas. Debe constituirse también en ejecutor de los planes de vialidad nacional y en guardián de la seguridad patria y el troncal de occidente es la primera de nuestras obras y garantía de esa seguridad (Editorial. “El Troncal de Occidente.” El Colombiano, Vol. XXX, No. 9003, Medellín, 6 de enero de 1942, pág. 3).

La propuesta de extender el Ferrocarril Troncal de Occidente hasta Santa Fe de Antioquia para comunicarlo con la carretera al mar fue estudiada por los Ferrocarriles Nacionales (Mario López Cano. “Se conecta la carretera al mar y el troncal de occidente.” *El Espectador*, Vol. LV, No. 10.511, Bogotá, 24 de julio de 1943, pág. 6). Los retos a los que se enfrentaban las empresas de los ferrocarriles no eran solo de tipo económico y administrativo; también había que enfrentarse a la agreste geografía y el bravío clima, muchas veces las locomotoras no podían transitar por las ferrovías por derrumbes e inundaciones, las



Imagen 2. Biblioteca Virtual del Banco de la República. (S.F.). Inauguración del ferrocarril de Amagá. Fotografía. Recuperado de Exposición imagen del Ferrocarril en la numismática colombiana.

cargas de productos de importación se acumulaban en las estaciones y muchas veces, cuando eran perecederas, se echaban a perder. A mitad de 1943 había una importante congestión de carga en la estación de Puerto Berrío, por el invierno hubo un derrumbe en Ceiba y la carga de 800 toneladas, unos 10.000 sacos de café tuvieron que ser sacados por vía fluvial en el vapor Mar Márquez. (Editorial. “A fines de la semana dará paso de nuevo el ferrocarril del pacifico.” *El Colombiano*, Vol. XXXII, No. 9532, Medellín, 6 de julio de 1943, pág. 2). Otra: “Un nuevo derrumbe en las inmediaciones de la estación Balcázar obligara probablemente al F.C de Antioquia a suspender la circulación del autoferro entre Medellín y Cali, que debía salir esta mañana.” (Editorial. “Autoferro entre Medellín y Cali interrumpido.” *El Colombiano*, Vol. XXXIII, No. 9823, Medellín, 6 de mayo de 1944, pág. 9). Tal era la importancia y la recurrencia de este tipo de acontecimientos en los que se tenían que cerrar vías férreas y dejar de prestar el servicio por derrumbes o cualquier otro tipo de imprevisto que los periódicos avisaban como era el estado de las vías, así:

A pesar del invierno de estos últimos días, las comunicaciones ferroviarias no se han vuelto interrumpir, por lo que los trenes han estado movilizados normalmente en estos últimos días por las distintas vías que cruzan el departamento [Antioquia]. / Según los datos oficiales, ayer martes nueve de abril en curso el estado de las ferrovías era el siguiente: / Primera división del Ferrocarril de Antioquia, de Medellín a Puerto Berrío,

servicio normal. / Segunda división del Ferrocarril de Antioquia, de Medellín a La Pintada, servicio normal. / Ferrocarril Troncal de Occidente, de Tulio Ospina a Anzá, servicio sin interrupción. / Ferrocarril del Pacifico, de Alejandro López a Cartago, servicio directo de trenes de pasajeros, en conexión con Medellín (Editorial. “Situación de las Líneas Férreas.” El Colombiano, Vol. XXXV, No. 10.444, Medellín, 9 de abril de 1946, pág. 11)

Una vez construidas las vías férreas se debían adquirir las locomotoras que se compraban en Estados Unidos, Inglaterra, Alemania e incluso Bélgica⁴, su escogencia dependía de las características del terreno y el uso que se fuera a hacer de ellas: comercial, transporte de pasajeros o mixto. En 1944 el Ferrocarril de Antioquia compró en Estados Unidos cuatro locomotoras cada una a 65.525 dólares, el pedido tuvo un costo total de 262.100 dólares sin incluir el cobro del transporte desde Estados Unidos hasta Medellín cuyo costo fue de unos 32.000 dólares a razón de 8.000 dólares cada una. Las locomotoras fueron compradas a la casa Baldwin Locomotive Works ubicada en Filadelfia, además se compraron a la misma empresa 75 carros de carga que costaron 2.175 dólares cada uno con un costo total de 163.125 dólares sin incluir el costo de transporte, seis carros tanque para el transporte de gasolina por un costo de 3.300 dólares cada uno sin incluir el costo del transporte; con esas compras la empresa del Ferrocarril de Antioquia buscaba subsanar una crisis de material rodante por la que había hecho importantes restricciones al servicio público (Editorial. “4 LOCOMOTORAS PARA EL FERROCARRIL / ASEGURADOS LOS PEDIDOS DE MATERIAL RODANTE PARA ANTIOQUIA / LAS MAQUINAS LLEGARAN EN JULIO, DICE EL SUPERINTENDENTE HIGUITA / También vendrán 75 carros de carga, 6 carros tanques y otros importantes elementos ferroviarios.” El Colombiano, Año XXXII, No. 9750, Medellín, junio de 1944, págs. 1 y 8).

La demanda de servicio en las líneas férreas se incrementó paulatinamente y las empresas ferroviarias se vieron en la necesidad de pensar soluciones para la comodidad de los pasajeros. A finales de 1945 existía en Puerto Berrío un edificio donde funcionaba el Hotel Magdalena que podía albergar a 103 personas capacidad insuficiente para la demanda y el alto tráfico de pasajeros que buscaban acomodación, por tanto, la Junta del Ferrocarril de Antioquia estudiaba la

⁴ En 1936 la empresa del Ferrocarril de Cundinamarca compró seis locomotoras marca “MIKADO” a la casa belga ‘Les ateries de nivels’ con capacidad cada una para 90 toneladas, con numerosos carros para pasajeros, vagones para carga y carros – restaurantes.

posibilidad de adicionar “16 piezas para 1, 2 y 3 personas, y tres salones de una capacidad considerable uno de los cuales se dejaría para salón de baile. También contempla dicho ensanche magnificas adiciones, tales como patios, terrazas y jardines.” (Editorial. “Se propuso al ferrocarril el ensanche del hotel Magdalena.” El Colombiano, Vol. XXXIV, No. 10.343, Medellín, 21 de diciembre de 1945, pág. 2).



Imagen 3. Biblioteca Virtual del Banco de la República. (1920). Estación de Ibagué. Fotografía. Recuperado de Exposición imagen del Ferrocarril en la numismática colombiana.

Como ya se dijo los ferrocarriles debían interconectar las regiones y comunicar los departamentos del interior con el mar para el intercambio de productos nacionales y extranjeros. En 1930 se estaba construyendo el Ferrocarril Armenia – Ibagué, una vía transversal que se proyectaba uniera a los ferrocarriles troncales de Occidente y Oriente, su importancia radicaba en comunicar el Ferrocarril del Pacífico con el Ferrocarril

del Tolima y a su vez con el Ferrocarril de Girardot, quedando así vinculada Bogotá con Buenaventura en un viaje de un día. No hay que olvidar que el Ferrocarril del Pacífico llegaba hasta Armenia. ([Ver Ferrocarril del Pacífico](#)). La Agencia SIN entrevistó a diferentes autoridades en materia de comunicaciones respecto a la importancia de la obra Armenia – Ibagué porque estaba sobre la mesa la posibilidad de suspender los trabajos. El entonces presidente de la república, Miguel Abadía Méndez⁵ dijo que:

Una de las cosas que me mortifican al abandonar la presidencia el 7 de agosto próximo es el no haber podido llevar a término durante mi administración el ensanchamiento de los rieles del Pacífico con los del Tolima y Girardot por medio del ferrocarril Ibagué

⁵ Según el director general de ferrocarriles, Dr. Julián Villaveses, el presidente Abadía al finalizar su periodo presidencial, el siete de agosto, entregaría al país 871 kilómetros de ferrocarriles que han costado ciento trece millones hasta el primero de enero de este año. La red ferroviaria consta hasta el momento de 1641 kilómetros, de ellos 682 departamentales, 61 municipales 61 particulares. (Corresponsal. “Lo que dice el director nacional de ferrocarriles.” El Tiempo, Serie CLXXIII, No. 4951, Medellín, 10 de marzo de 1930, pág. 1)

Armenia, (...) de trascendental importancia para la prosperidad y desarrollo económico de Colombia, han sido el mayor ideal de mi vida presidencial.

Contrista mi ánimo no haberlas dejado concluidas, pero no me alienta la certidumbre que la próxima administración dará a ellas la atención que se merecen, teniendo en cuenta que esas construcciones comprenden las mejores esperanzas para nuestra república (Agencia SIN. “El gabinete de concentración nacional apoya la unión por rieles entre Buenaventura y Bogotá.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6694, Bogotá, 23 de mayo de 1930, pág. 2).

Por su parte, el ministro de gobierno Cabal Pombo, aseguró que el occidente colombiano no descansaría hasta ver terminada la obra porque los departamentos del interior del país serían los más beneficiados con la vía; explicó que el Ministerio de Obras Públicas no estaba considerando la paralización total de los trabajos sino la posibilidad de dividir los obreros y recursos para también atender la construcción del túnel de Calarcá del cual dependería todo lo demás. Iguales consideraciones manifestaron el ministro de guerra, el ministro de industrias, el ministro de correos y el ministro de relaciones, por su parte el ministro de educación dijo que “es un absurdo técnico, económico y financiero. Esa obra no se justifica.” (Ídem). Solo unos meses después el gobernador del departamento del Tolima entregó al Ministerio de Obras Públicas 10 kilómetros de ferrovías terminadas entre el kilómetro 47 y el 57, lo que muestra la importancia de dicha ferrovía pues pese a las dificultades y opiniones diversas se siguió con su construcción. (Editorial. “Diez kilómetros más en el F.C. Ibagué - Armenia.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6827, Bogotá, 4 de octubre de 1930, pág. 3). Para 1941 la obra no había sido terminada y aun se buscaban fondos para su ejecución, el gobierno se encontraba a la espera de algunos recursos provenientes de un empréstito contratado con Estados Unidos, siendo esta muestra clara de la recurrente falta de fondos para la rápida y oportuna conclusión de las obras por más

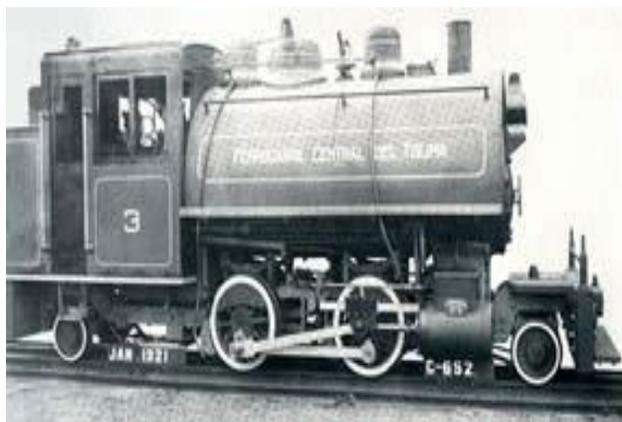


Imagen 4. Biblioteca Virtual del Banco de la República. (S.F). locomotora de fabricación norteamericana llegó al país entre 1921 y 1924. Esta fue la tercera adquirida por el ferrocarril del Tolima. Fotografía. Recuperado de Exposición imagen del Ferrocarril en la numismática colombiana.

trascendentales que fueran para el desarrollo del plan de modernización del país (Editorial. “Se pide el ferrocarril Ibagué - Armenia por ser de urgente necesidad.” *El Colombiano*, Vol. XXX, No. 8853, Medellín, 2 de agosto de 1941, pág. 4).

En el departamento de Cundinamarca la construcción de ferrovías tuvo principios más o menos parecidos que en Antioquia, el objetivo principal era comunicar a Bogotá, la capital del país, con el río Magdalena lo cual implicaría un acortamiento en las comunicaciones con la costa, los departamentos occidentales y el exterior al encontrarse con otros ferrocarriles como el del Pacífico, y con los departamentos vecinos con los que se pudiera establecer redes de intercambio comercial, principalmente de productos agrícolas.

Las obras ejecutadas en la Región Central establecían conexión entre los departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Santander y Tolima principalmente. Siguiendo la constante que ya hemos mencionado, en 1930 el Ferrocarril de Cundinamarca tenía problemas para seguir con las obras, el secretario de hacienda del departamento, Diego Tovar Borda, aseguraba que para enero de ese año ya se habían terminado 18 kilómetros de ferrovías entre Puerto Liévano y Cambrás, y se había concluido el trabajo de explanación hasta Utica en el kilómetro 46 además de la terminación de varias obras complementarias entre ellas un túnel de 56 metros en el kilómetro 22. Seguido estaba el sector Villeta – Utica cuyo enriellado avanzaba a razón de 400 metros diarios por lo que se esperaba que la sección de 18 kilómetros estuviera lista en cuatro meses (Editorial. “Cundinamarca inicia el nuevo año con un desequilibrio presupuestal.” *El Tiempo*, Vol. XIX, No. 6559, Bogotá, 4 de enero de 1930, pág. 9).

Solo unos días después de la entrevista con el secretario de hacienda del departamento de Cundinamarca, Tovar Borda, la prensa local registró la llegada del ferrocarril desde Puerto Liévano hacia el interior hasta la estación de El Dintel en el kilómetro 37 donde concurrirían los productos de los municipios cercanos, en 1930 la estación estaba preparada para recibir unas 100.000 cargas de café que se producían en Caparrapí, La Palma, Topaipí, El peñón, Yacopí, Palme, San Cayetano, La peña, Quebradanegra y Guaduas, garantizando el transporte de la producción del occidente del departamento y la justificación de los trabajos hasta Villeta (M.J. Romero. “Una realidad del progreso.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6568, Bogotá, 13 de enero de 1930, pág. 2). Trabajos que la casa contratista Philipp Holzmann de origen alemán tenía plazo de entregar hasta agosto de ese año. Respecto a los dineros para la obra, la secretaria de hacienda

decidió hacer un esfuerzo para conseguir los fondos necesarios para concluirla, se pensó en recurrir al fondo común del departamento aun cuando la nación obedeciendo a la reglamentación del momento había pagado todas las subvenciones al departamento (Editorial. “Cundinamarca inicia el nuevo año con un desequilibrio presupuestal.” *El Tiempo*, Vol. XIX, No. 6559, Bogotá, 4 de enero de 1930, pág. 9).



Imagen 5. Biblioteca Virtual del Banco de la República. (1924). Estación de La Sabana. Fotografía. Recuperado de Exposición imagen del Ferrocarril en la numismática colombiana.

Por su parte el gerente del Ferrocarril de Cundinamarca, Vélez Calvo, se refería a las discusiones que se daban en la asamblea del departamento respecto a si la casa Holzmann tenía la capacidad de cumplir con la entrega del ferrocarril hasta Villeta en el mes de agosto partiendo de lo existente hasta el momento, desde “Puerto Liévano hay más de 53 kilómetros, y en el curso del mes de abril llegarán los rieles a Utica (kilómetros 62). En los 25 kilómetros restantes para llegar a Villeta (kilómetros 87) los trabajos de explanación están muy adelantados.” (Editorial. “Si hay dinero, el F.C. de Palanquero llegará en agosto a Villeta.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6624, Bogotá, 10 de marzo de 1930, pág. 1). Pero la terminación de los trabajos no dependía tanto de la capacidad de la casa constructora sino de los recursos que le fueran girados. Sin embargo, lo que más preocupaba al gerente era la falta de material rodante para el trayecto Puerto Liévano – Utica – Villeta, ya que importarlo demandaba mucho tiempo y dinero, aunque sin ellos los 87 kilómetros construidos quedarían sin locomotoras y carros para transportar pasajeros y carga. Ante el problema el ministro de obras públicas designó el material rodante importando para el Ferrocarril del Norte al funcionamiento del Ferrocarril de Cundinamarca, con lo que llegarían a Bogotá mercancías del exterior y se transportarían productos agrícolas de exportación (Ídem). A finales de marzo los rieles ya habían llegado a Utica y la compañía constructora celebró con una fiesta en la que se clavaría el último riel en la estación; se invitó a diputados de la asamblea,

personal de la gobernación y del Ministerio de Obras Públicas (Editorial. “El domingo se inaugura el ferrocarril en Utica.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6642, Bogotá, 28 de marzo de 1930, pág. 1). Este tipo de celebraciones para inaugurar obras, culminación de sectores o de partes de las obras era una actividad muy común, que alguna obra se viera terminada o parcialmente terminada constituía un gran acontecimiento. El enriado efectivamente llegó a Villeta en el mes de agosto, lo que significó un gran avance en la construcción del Ferrocarril de Cundinamarca conocido como “el ferrocarril milagro” por haber sido construido mayormente en piedra taladrada haciéndose necesario construir varios túneles. Los rieles de 75 libras por metro son de lo mejor que se construía en el mundo para el momento (Arturo Suárez. “La ferrovía a Puerto Liévano es un hecho.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6765, Bogotá, 3 de agosto de 1930, pág. 2).

Un año después, en agosto de 1931, la obra no había sido terminada pues faltaba construir los últimos 33 kilómetros y aunque la casa Philipp Holzman tenía terminada la explanación en todo el trayecto con el trabajo de más de 2000 obreros se estaba considerando nuevamente la paralización de los trabajos (Eduardo Cárdenas. “Por el ferrocarril de Cundinamarca.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7148, Bogotá, 26 de agosto de 1931, pág. 5), a partir de ahí los avances fueron más lentos pero se logró terminar la obra totalmente en febrero de 1934 con el suficiente material rodante para el transporte de carga y todos los rieles y obras de arte terminadas, las demoras en la terminación del ultimo trayecto entre Villeta y Albán obedecieron al fuerte invierno que hubo en el país en esos últimos meses. Una vez terminados los trabajos en el último kilómetro del ferrocarril el Ministerio de Obras Públicas nombró, como era debido, una comisión de ingenieros para recibir la línea y otra para revisar si la entrega cumplía con todas las cláusulas del contrato para de esa manera poder hacer efectiva la subvención nacional (Corresponsal. “Será inaugurado en marzo el F.C. de Cundinamarca.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8041, Bogotá, 17 de febrero de 1934, pág. 1). ([Ver Ferrocarril de Cundinamarca](#))



Uno de los retos más importantes que enfrentaron los ferrocarriles nacionales en todo el país fue el incremento en la construcción de carreteras y con ello la desfinanciación, de los proyectos

férreos del país.⁶ Esta tendencia puede verse desde muy temprano en la década de 1930, en marzo de ese año se hizo una fuerte crítica al Ferrocarril del Carare en estos términos:

A tiempo que es retirado de la carretera del Carare el doctor Celso Rodríguez, alma y vida de tan importante obra, ingentes sumas de dinero se siguen derrochando en mantener un numeroso personal de empleados sin peones en el fracasado ferrocarril del Carare. (...) Celso Rodríguez, con los millones que el gobierno ha despilfarrado en las soledades de este ferrocarril, hubiera construido una magnífica carretera, a las márgenes del Magdalena, enlazada con la carretera y la capital de Boyacá (José Jáuregul. “Se asegura que la obra del ferrocarril del Carare es un fracaso.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6621, Bogotá, 7 de marzo de 1930, pág. 13).

Al respecto, el ingeniero Alfonso Gómez Orejuela, quien trabajó con la empresa Siemens Baunion en el Ferrocarril del Carare dijo que la obra era importante pero no urgente y que se debía dar prelación a los ferrocarriles troncales (Corresponsal. “El país debe dedicar su atención a los grandes troncales férreos.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6662, Bogotá, 17 de abril de 1930, pág. 1).

La crítica que se hacía desde la prensa no era solo al Ferrocarril del Carare como obra sino también a la falta de planeación, el despilfarro de recursos y la incapacidad para cumplir con las obras, los plazos y las partidas, opinión que era compartida por Paulo Enrique Caicedo al referirse al Ferrocarril de Cundinamarca en comparación con la carretera a Cambao. Dijo el señor Caicedo que no se comprende el interés que los ciudadanos de Bogotá le dieron a la carretera y la falta de apoyo al ferrocarril que comunicaría a la ciudad con el río Magdalena de manera definitiva. Dijo que: “Si los millones que van a invertirse en la carretera de Cambao se gastaran en terminar la ferrovía de Villeta a Puerto Liévano, tendríamos una vía racional y lógica que nos comunicaría con el Bajo Magdalena.” (Editorial. “La vía de Palanquero es más ventajosa al

⁶ En 1948 se discutió en el senado la aprobación de una adición a la ley 50 de 1945 sobre la copra del ferrocarril de Cúcuta cuya finalidad era la destinación de la banca de la ferrovía para la construcción de una carretera. Los puentes de la vía férrea podían adaptarse para carretera de vía doble a un costo relativamente pequeño; aun el puente internacional de armadura superior posiblemente también pudiera adaptarse a vía doble de carretera. “Los sesenta kilómetros de ferrocarril de Cúcuta son una línea que no empalma con ningún ferrocarril colombiano. El empalme del ferrocarril de Cúcuta con un ferrocarril del interior puede ser una perspectiva para treinta años o más. En cambio, existe la carretera central desde Bogotá, y al sur desde esta ciudad al Ecuador. Agregarle a esta carretera los sesenta kilómetros del ferrocarril podría completar un sistema vial que irá en el futuro a comunicarse con el lago de Maracaibo, su salida lógica al mar.” (Editorial. “Se construirá una carretera por la misma banca del FF.CC. de Cúcuta.” *El Espectador*, Año 61, No. 12.133, Bogotá, 22 de septiembre de 1948, pág. 2).

comercio interior.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6634, Bogotá, 20 de marzo de 1930, pág. 1).
Respecto a la casa constructora y a las obras dijo:

(...) pero no puede desconocerse que a los colombianos dejo la parte más ardua y peligrosa, la iniciación, el derivo de la montaña y la lucha contra el clima deletéreo existente en Puerto Liévano, en donde muchos sucumbieron por las enfermedades. Vencidos estos obstáculos casi insuperables, llego la casa alemana a proseguir la construcción ya muy adelantada. Conviene anotar que hoy ella es la contratista, pero las obras y su dirección inmediata y en suma la ejecución total de la vía férrea son labores hechas exclusivamente por ingenieros, médicos y trabajadores colombianos. Es triste y penoso decirlo, pero mientras nuestros compatriotas están sacrificándose y ejecutando una tarea penosa, personajes extraños se encuentran instalados en oficinas a donde no llega el peso de los rayos del sol. Los primeros ejecutan la obra desde la parte técnica hasta al material; y los segundos obtienen nuestros aplausos y agradecimientos. Los unos aportan sus conocimientos y esfuerzos y los otros reviven las utilidades (Ídem).

Hay que mencionar que los obreros del Ferrocarril de Cundinamarca tenían diversas nacionalidades los había polacos, españoles, checoslovacos y alemanes, el 70% eran antioqueños, el resto caucanos, tolimenses y santandereanos y minoritariamente cundinamarqueses (Arturo Suárez. “La ferrovía a Puerto Liévano es un hecho.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6765, Bogotá, 3 de agosto de 1930, pág. 2).

Volviendo al Ferrocarril del Carare, el gobernador de Boyacá, Silvino Rodríguez, se reunió con el ministro de obras públicas en mayo de 1930 para hablar acerca de la posibilidad de paralizar los trabajos en la línea férrea decisión con la que se perderían más de 5.000.0000 de pesos. El mandatario boyacense consideró que la obra tenía gran importancia para el país porque con ella se comunicaría a los departamentos de Antioquia, Santander y Boyacá. Por su parte el ingeniero director de trabajos en el sector Vélez al río Magdalena, Paul Harupa declaró que:

Hasta la fecha la casa Siemens Bauunion constructora del ferrocarril del Carare en su sector al bajo Magdalena, no tiene nada adelantado con el Ministerio de Obras Públicas en relación con la rescisión de su contrato. Hasta ahora solamente se nos ha comunicado la idea del gobierno, pero no se nos han dado bases algunas ni puesto de vista para proceder

a un arreglo correspondiente. En todo caso la Siemens Bauunion espera las proposiciones del gobierno para entrar a estudiarlas con la debida atención que ellas merecen.

Respecto al estado de las obras dijo el mencionado ingeniero que fueron adelantadas por el gobierno desde Puerto Berrio hasta el kilómetro 12, trabajos en los que la casa constructora Siemens Bauunion no tuvo ninguna responsabilidad. Por su parte la constructora hizo estudios, trazado, levantamiento de terreno y planos a una extensión de 104 kilómetros de los 186 kilómetros que tiene el sector contratado con ella entre Vélez y el río Magdalena, teniendo en cuenta los 12 kilómetros construidos entre 1928 y 1929 en los que hacía falta colocar polines rieles. Con base en los datos la casa presentó un proyecto que incluía el levantamiento de más de 1.500.000 metros cúbicos de tierra y 18.000 metros de mampostería con un ahorro de 1.800.000 pesos respecto a las obras que venía adelantando el gobierno nacional (Agencia SIN. “Boyacá y la ferrovía del Carare.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6687, Bogotá, 16 de mayo de 1930, pág. 1). El trayecto del Ferrocarril en el mencionado sector es desde Puerto Berrio – donde se empalmaría con el Ferrocarril de Antioquia – y Vélez pasando por las estaciones de Puerto Aquileo, sobre el río Carare, La Cimitarra, Landazuri, El Jordán y La Paz, de esa manera quedarían unidos los departamentos de Antioquia, Boyacá, Cundinamarca y Santander. Sobre este sector se han hecho múltiples estudios entre ellos el más conocido: “de los antioqueños” sobre los que el gobierno recomendó a la casa Siemens levantar los propios. Los nuevos estudios arrojaron cifras más alentadoras para el reducido presupuesto, en el trayecto Puerto Aquileo – Vélez hubo una disminución de tierra en 2’816.000 metros cúbicos que representaba unos 3’000.000 de pesos menos en el presupuesto sumado al 1’500.000 menos por obras de arte, además la capacidad operativa del ferrocarril, según la Siemens, mejoró en un 43% con una reducción de 5 kilómetros y la construcción de 10 túneles (Editorial. “La casa Siemens Bauunion terminó el trazado del ferrocarril del Carare.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6787, Bogotá, 25 de agosto de 1930, pág. 3). Es necesario decir que el costo del trazado kilométrico elaborado por la Siemens era de 1.549 pesos mientras que el trazado del antioqueño era de 200 pesos por kilómetro (Editorial. “Trazado del ferrocarril del Carare.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6790, Bogotá, 28 de agosto de 1930, pág. 6). La prensa no registro más sobre el proceso de construcción del Ferrocarril del Carare pero se sabe que no se concluyó y fue reemplazado por una carretera, la carretera del Carare.



Estaciones y obras complementarias

Las estaciones de los ferrocarriles eran un elemento central de los sistemas ferroviarios; centros de encuentro y comercio, la razón de ser de cualquier sistema de transporte, ya que en ellas embarcaban y desembarcaban los usuarios, y eran los lugares de intercambio modal entre los diferentes medios de transporte disponibles. Contaban con taquillas para la compra de los pasajes; desde allí se controlaba el flujo de trenes, se coordinaba la programación y se gestionaban aspectos logísticos como el abastecimiento de combustible, el mantenimiento de los trenes; igualmente, desde allí se determinaban los tiempos, horarios y tipos de carga, como lo ponen en evidencia los diferentes itinerarios, como el de 1930 entre Armenia y Buenaventura: era con salida desde Armenia los lunes, jueves y sábado a las 5:30 a.m. en línea directa hasta Buenaventura, si se quería hacer conexión con Popayán se debía hacer en Cali los días martes, miércoles, viernes y domingo a las 12 m (Editorial. “F.C. del Pacífico.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6620, Bogotá, 6 de marzo de 1930, pág. 8)

El lugar donde se construían las estaciones fue un tema de discusión; algunos argumentaban que debía estar cerca de sitios poblados, ciudades o municipios de manera que los habitantes se vieran impactados positivamente por los servicios del ferrocarril; también sucedía muchas veces que las estaciones eran construidas muy lejos o muy cerca de la ciudad o municipio elegido siendo más un perjuicio que una solución; por ejemplo, el Ferrocarril del Nordeste en 1930 estaba construyendo una estación en Tunja pero el sitio escogido era demasiado alejado de la ciudad por lo que los ciudadanos organizaron una manifestación para que el concejo municipal y la compañía ferrocarrilera corrigieran el error (Corresponsal. “Lejos de la ciudad se comenzó a construir la estación del nordeste.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6702, Bogotá, 31 de mayo de 1930, pág. 6).

Otro ejemplo fue la discusión que se dio en torno a la estación terminal del Ferrocarril de Cundinamarca en el río Magdalena. Uno de los sitios previstos era Palenquero ubicado en la costa contraria a La Dorada en el Magdalena, era un puerto natural donde se podía zarpar y atrancar hasta 30 barcos además tenía todas las comodidades para el acuatizaje de las naves aéreas facilitando la comunicación de Cundinamarca, Caldas y Tolima, cabe anotar que Palenquero no era un sitio ampliamente poblado sino que se planeaba fuera poblado una vez se

hiciera la construcción de la estación en dicho lugar por sus características topográficas (Corresponsal. “Se pide a Palenquero como terminal del F.C. de Cundinamarca.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6830, Bogotá, 7 de octubre de 1930, pág. 6).

Veremos con el caso del Ferrocarril de Cundinamarca que las discusiones sobre dónde construir las estaciones eran de gran importancia, la conveniencia de construir la estación en el bajo Magdalena en Palenquero, Puerto Liévano, Guarumo o Yerbabuena fue larga; algunos consideraron que escoger a Palenquero era absurdo porque alargaba inútilmente la línea férrea y la navegación, lo que se vería reflejado en los fletes y las tarifas de los transportes. La estación en Puerto Liévano sería problemática porque en aquel lugar el río tenía una tierra rojiza, la corriente era violenta, el sitio era estrecho para el movimiento de buques y existía una serie de rompiente de roca que impediría que los buques se acercasen a la orilla dejando un cauce de ocho metros de ancho. La opción de Yerbabuena, a 5 kilómetros de Puerto Liévano, se pensaba más conveniente porque allí el río tenía una costa recta de 4 kilómetros y su profundidad era suficiente para que los barcos pudieran remontar el río sin problema. Por último, el Guarumo tenía la ventaja de estar más abajo por lo que la navegación se haría más corta (Editorial. “Puerto Liévano Yerbabuena o Guarumo.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6994, Bogotá, 22 de marzo de 1931, pág. 3). Según el ingeniero Robledo Duque, gran conocedor de esa región y trabajador de la secretaria de obras del departamento, el mejor lugar para construir la estación terminal de Ferrocarril de Cundinamarca era Palenquero, acá sus declaraciones:

Mi concepto sobre el punto más de acuerdo para la estación terminal del ferrocarril de Cundinamarca, en el Bajo Magdalena, es palenquero, por las siguientes razones: longitud del puerto para el atraque de los barcos, pues allí es aproximadamente de dos kilómetros; el terreno es alto por lo tanto seco y en consecuencia no inundable por las grandes avenidas del río; queda frente a La Dorada, donde existe ya una ciudad con todos sus servicios cuyo progreso intensivo es notorio y donde están las grandes bodegas fluviales además de las valiosísimas instalaciones de la Tropical Oil Company, tanques de depósito para petróleo y gasolina, bodegas, edificios, etc., y donde la compañía fluvial de Cundinamarca ha hecho grandes inversiones en el mismo sentido. A todo esto se agrega las cuantiosas inversiones hechas por la nación y por Caldas para el saneamiento y su fomento hasta el punto de que La Dorada ya es una ciudad perfectamente vivible.

Sigue:

Según he visto en la prensa bogotana parece que la intención de Cundinamarca para buscar el puerto terminal sea bajando lo más posible el río probablemente partiendo del principio de que mientras más abajo es más segura la navegación en todo tiempo. Esta tendencia puede rebatirse arguyendo de que el río Magdalena es navegable siempre hasta La Dorada, pues los obstáculos que se presentan durante los fuertes veranos afectan en general a toda la longitud del río. En consecuencia, creo un error mayúsculo alargar la vía, perdiendo así un gran trayecto fluvial, con el cual no podría nunca competir el ferrocarril. Concretando los puntos que se discuten Palanquero y Guáramo, al sacar la vía a este último se alargaría con respecto a Palanquero en diez kilómetros, contra veinte kilómetros de río que hay entre los dos puntos citados. El total de la carga de importación y exportación se gravaría notablemente y puede calcularse en un peso por tonelada diferencia bien apreciable entre las dos vías. Guáramo además es un puerto inaceptable e inadecuado por su poca longitud de atraque pues solo alcanza a cuatrocientos metros aproximadamente y es navegable durante las avenidas del río. En cuanto a Puerto Liévano, baste decir que hace algunos días todos los capitanes de vapores fluviales solicitaron el cambio, porque no reúne condiciones para el atraque, especialmente por el fondeadero y su poca longitud.

Siendo la estación terminal en Palanquero, se establecerá la comunicación entre los departamentos de Antioquia, Cundinamarca, Caldas y Tolima, asunto muy importante que no debe perderse de vista para los intereses permanentes de la nación, en el desarrollo nacional de los grandes prospectos viales que se estudian con serenidad y patriotismo. Cualquier aberración o terquedad, procurando atender determinados intereses, puede llevarnos a cometer errores lamentables y despilfarros ruinosos que debemos evitar a todo trance (Editorial. "Caldas desea que termine el ferrocarril en Palanquero." *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6999, Bogotá, 27 de marzo de 1931, pág. 6).

Derivado de las discusiones respecto a la estación terminal, la junta directiva del Ferrocarril de Cundinamarca decidió nombrar una comisión de ingenieros para estudiar las condiciones de cada uno de los lugares propuestos y de esta manera tomar una decisión informada con base en un informe que rindiera la comisión a la junta sobre el lugar que en su concepto sería el más

adecuado para el puerto (Editorial. “Pronto se señala el terminal de F.C Cundinamarca.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7140, Bogotá, 18 de agosto de 1931, pág. 3). En febrero de 1932, la discusión seguía abierta y algunos ciudadanos argumentaban a favor de Palenquero más o menos en este tono: Palenquero tenía una extensión de río en línea recta con no menos de 2.5 kilómetros de costa firme; tenía la profundidad suficiente que aseguraba el atraque de los buques en épocas de mayor sequía; los terrenos para la población que habría de establecerse eran de lo mejor para el desarrollo de una ciudad; comodidad y economía en el cargue y descargue de los buques al mismo tiempo en las dos costas del río; los ciudadanos establecidos en el poblado tendrían acceso inmediato a todos los servicios de La Dorada como hospital, hotel, alumbrado eléctrico, producción de hielo, trilladora de café y arroz, chircales, fábricas de bebidas gaseosas, policía, instrucción y administración pública (Roberto Echeverri V. “La escogencia de sitio para terminal del F.C. Bogotá - Bajo Magdalena.” El Tiempo, Vol. XXII, No. 7328, Bogotá, 24 de febrero de 1932, pág. 2).

Los resultados de los estudios encargados a la comisión de ingenieros no fueron conocidos hasta marzo de 1934, en ellos se recomendó construir la estación terminal en un punto medio entre La Dorada y Puerto Liévano para eso el gobierno adquirió un lote de 100 hectáreas pertenecientes a la hacienda Tati de Manuel Aya por 28.000 pesos en el municipio de Caparrapí, corregimiento de Palenquero; para que el lugar quedara propicio para el funcionamiento de la estación terminal se ordenó la construcción de un malecón en tablestacado metálico de 250 metros suficiente para atracar varios barcos a la vez, el ferrocarril haría las derivaciones necesarias para llegar a la nueva estación, además se instalarían dos grúas móviles de dos media toneladas y una fija de 20 toneladas y se construirían todos los edificios necesarios como bodegas, casas de empleados y se harían los respectivos trabajos de higienización y saneamiento (Editorial. “El puerto terminal del F.C de Cundinamarca.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8069, Bogotá, 17 de marzo de 1934, pág. 9).

En la línea férrea de Bogotá a Ibagué el Consejo de Ferrocarriles Nacionales había construido para 1936 estaciones confortables a lo largo de toda la línea férrea excepto en la ciudad de Girardot donde se habían llevado a cabo algunas reformas de baja calidad con cobertizos de mala presentación, antihigiénicos y sin estética. Las condiciones de viaje en la estación eran las más precarias, los usuarios debían esperar los trenes sentados en los corredores porque no había sala de espera; ante dicha situación, el Consejo de los Ferrocarriles Nacionales planeaba construir una estación que brindara a los pasajeros mejores comodidades para eso la empresa retiraría las

oficinas y bodegas de carga a un terreno ubicado a cerca de 1 kilómetros de distancia donde quedaría ubicada la nueva estación, en contraparte la opinión popular decía que la nueva estación debía construirse en el mismo sitio donde estaba y trasladar los talleres al nuevo lote adquirido (Benítez. “Se piensa construir una modesta estación para el ferrocarril.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9319, Bogotá, 5 de septiembre de 1937, pág. 6).

Además de las estaciones también se construían obras complementarias como las bodegas que debían suplir las necesidades de almacenamiento según la demanda, su importancia radicaba en poder guardar los productos de importación y exportación que debían ser transportados por la línea férrea, a medida que avanzaban los años el país iba creciendo, la demanda se hacía más grande y el sistema férreo se acrecentaba, de la misma manera sucedió con las estaciones cuyo tamaño se hacía insuficiente con el pasar de los años, por ejemplo, en 1942 el Ferrocarril de La Dorada construyó una bodega nueva para el almacenamiento de la carga que se transportaba sus líneas porque la que se tenía era insuficiente para cubrir las necesidades del ferrocarril (Simón Melo Gutiérrez, corresponsal. “Una nueva bodega va a construir ahora el ferrocarril de La Dorada.” El Tiempo, Vol. XXXII, No. 11.115, Bogotá, 30 de agosto de 1942, pág. 6). Pero esa no era la única obra complementaria de los ferrocarriles nacionales, trabajos de desmonte de bosques, arreglo de tajamares, adecuación de puertos, importación de maquinaria, contratación de extranjeros, adecuación de talleres, contratación de mano de obra, educación de ingenieros, compra de tierras y otras más fueron parte de las acciones necesarias para llevar a cabo la construcción de la red férrea nacional que significó en algún momento la esperanza de la nación colombiana para desarrollar su economía e insertarse en el mercado mundial de la naciente economía globalizada, el proyecto fracasó, la falta de recursos, la dispersión y mala administración de los existentes, la deficiente planeación de cada línea férrea y entre ellas como un proyecto nacional y la inclinación cada vez más fuerte durante las décadas de 1930 y 1940 a construir carreteras, hizo que el proyecto fuera irrealizable.

Carreteras

Las carreteras son otra modalidad de transporte terrestre, la más extendida y desarrollada en todo el mundo, un factor decisivo para cualquier tentativa de integración territorial caso indudablemente representado, después de los años 1930, para el entorno mundial, América Latina y Colombia. En Colombia, las carreteras entraron a reemplazar a los ferrocarriles por diversas

razones, entre ellas, la facilidad y rapidez con que se podían construir dadas las características topográficas del país, la economía que representaba construir una carretera respecto al costo de los ferrocarriles y la presteza que significaba una carretera para el intercambio comercial y social, en tanto no dependen de estaciones para el funcionamiento del sistema sino que cada automóvil determina la velocidad, los lugares de parada y los cambios en la ruta; además de complementar el sistema multimodal.

Si bien en Colombia el cambio comienza lentamente en la década de 1930, en América latina y el mundo industrializado los ferrocarriles ya estaban siendo desplazados por el uso de los vehículos impulsados por motores de combustión interna. En palabras de Tulio Halperin Donghi, “el reemplazo de la dominación británica por la estadounidense en América Latina se ejemplifica con el final de la era del ferrocarril y el inicio de la expansión automovilística”. Según dice, “los caminos de hierro se cambiaron por el asfalto.” (Halperin Donghi, 1992, 1 – 22). Cambio que en Colombia se encontró con un tránsito administrativo y técnico en la decisión de fomentar no los caminos de hierro sino los de tierra; por eso el Ministerio de obras dejó de ser uno de “ferrocarriles” para ser uno de “carreteras”.

Se ha dicho que ese cambio en la vocación es consecuencia de la llegada del liberalismo al poder, ya que se asociaba el conservatismo a las ferrovías y el liberalismo a las carreteras, creencia que surgió con una frase de Olaya Herrera, presidente entre 1930 – 1934, quien en su último mensaje al congreso en 1934 dijo: “las carreteras, en vez de los ferrocarriles, se convertirán en el principal fundamento de la unidad nacional.” (Sanín, 2008, 456). Postura compartida por Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez en *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX*, cuando aseguran que este cambio tuvo (...) motivaciones políticas, pues el nuevo gobierno liberal buscaba diferenciarse por completo de los gobiernos conservadores precedentes, que fomentaron la construcción de ferrocarriles (...) (Pachón y Ramírez, 2006, 67).

En realidad, el cambio de ferrocarriles a carreteras comenzó con Miguel Abadía Méndez (1926 – 1930). Durante su gobierno de corte conservador se invirtió casi la misma cantidad de dinero en carreteras que la invertida por los gobiernos liberales entre 1930 y 1939. Se tenía la firme convicción de que detrás de la construcción de carreteras llegaría la prosperidad y la modernización tan necesarios para el país, un país rural que seguirá siéndolo por veinte o treinta años más (Colmenares, 1989, 244 – 245). Construir carreteras se volvió la opción más práctica;

por sus características se posicionaron sobre las ferrovías: menor costo kilométrico en comparación, y mayor rapidez para su terminación eran factores técnicos aceptados. Además, la facilidad con que se podían dispensar los recursos, atomizando la inversión en pequeños tramos para satisfacer a cada cacique o representante constituyó un factor político esencial para adoptar esta decisión. Tanto así, que en 1930 había trabajos en cuatro frentes. En 1934 en 26 frentes, en 1936 en 45 frentes, en 1944 había 76 carreteras en construcción y en 1946 había 91 obras que se construían simultáneamente. La dispersión era obvia (Sanín, 2008, 456 – 458).

Los diferentes frentes operaban en tres tipos de vías: primarias, secundarias y terciarias, que también podrían llamarse vías nacionales, departamentales y municipales; además de los puentes, la pavimentación, los puertos secos y demás obras alternas necesarias para el tránsito por el sistema vial nacional, tales como peajes, aduanas y puestos de control. En palabras de la investigadora Silvia Otero las vías primarias, secundarias y terciarias se pueden definir del modo siguiente:

“(…) en términos generales definimos red primaria como las carreteras que comunican varios departamentos, que se dirigen a los puertos o a las fronteras con otros países, (…)

La red secundaria se refiere a las carreteras que comunican poblaciones dentro del departamento, que tienen especificaciones técnicas menores a las primarias, conocidas como vías regionales.

La red terciaria se refiere a los caminos de penetración, que conducen de las cabeceras municipales a las veredas, y con menores especificaciones técnicas que las departamentales. Al conjunto de red secundaria y terciaria se le conoce como red vascular.” (Otero, 2009, 169).

En Colombia, se diseñó la red vial a partir de troncales perpendiculares de sur a norte, se construyeron tres vías troncales: la **Troncal de Occidente** que integró al país cafetero interregionalmente y con el extranjero, se conectó al interior del país con el sur y el norte, y con los puertos de Turbo, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Buenaventura y Tumaco, facilitando el mejoramiento de la economía colombiana. La **Troncal del Centro** que unió a la capital de la República con los departamentos del Tolima, Huila y con las intendencias del Caquetá y el Chocó; por su parte la **Troncal de Oriente** vinculó a Cundinamarca con el río Magdalena y los

Santanderes al tiempo que propició el acceso a la costa Atlántica, en un principio atendió la exportación de café, algodón y cacao diversificando el mercado interno y vinculando a Colombia con el mercado mundial con la incorporación paulatina de diferentes productos como el petróleo y el banano, conocer los tiempos y procesos de la construcción vial en el país permite identificar componentes del desarrollo y el fortalecimiento de la economía nacional mediante la ampliación de redes de mercado internas y externas, cuestión correlacionada al proyecto político de la República Liberal cuyas características fueron: intervencionismo de Estado, modernización, control administrativo-fiscal, dinamización económica e institucionalización socio-laboral y fortalecimiento de la ciudadanía (López, 2012, 1-303). Conocer los procesos relacionados con la integración territorial también permite comprender los obstáculos a los que se enfrentaron los hacedores del proyecto, ver las dificultades del tesoro público, el tiempo y sacrificio que debieron hacer para poder conectar las diferentes zonas del país.

El plan fue que las vías troncales fueran interconectadas con 23 vías transversales (Pachón y Ramírez, 2006, 67) cuyas rutas fueron definidas por el Ministerio de obras bajo un criterio principal: no ser paralelas a los ferrocarriles (Sanín, 2008, 447). Este sería el eje básico de la estructura vial nacional.

La clasificación de las vías de Silvia Otero fue aplicada en el país desde principios del siglo XX con la expedición de la Ley 60 de 1905 promulgada durante la presidencia del general Reyes, con ella normalizó lo referente a la construcción vial en el país. En palabras de Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, esta ley:

(...) estableció las normas que debían regir su construcción, organización y administración [de las carreteras]. Para este fin, las clasificó en nacionales, departamentales y municipales, y ordenó que las nacionales dependieran directamente del Ministerio de Obras Públicas, de reciente creación, y las departamentales de las juntas departamentales de obras públicas. También decidió que los recursos fiscales destinados a las carreteras nacionales podían llegar hasta el 15% del producto de la renta de pieles, para las carreteras departamentales destinó el 10% del producto de las rentas de cada departamento y para las municipales el usufructo de las tierras baldías ((Pachón y Ramírez, 2006, 59).

Otras leyes como la Ley 50 de 1910 reclasificó todas las carreteras nacionales en departamentales dejando la responsabilidad de la construcción de la red vial a las Asambleas Departamentales y a la nación la única tarea de dar subsidios a los departamentos (Pachón y Ramírez, 2006, 61). La decisión no resultó bien, los departamentos malgastaron los recursos y se avanzó poco en las obras, por eso en 1916 el Congreso expidió la Ley 70 conocida también como la Ley General de Caminos que determinó que los recursos del presupuesto nacional se debían usar principalmente en la construcción y terminación de las carreteras más importantes; para eso se creó el fondo especial de caminos que recaudaba el 5% de los derechos de importación de las mercancías ingresadas por las aduanas (Pachón y Ramírez, 2006, 62). Como se ha enunciado en otros lugares de este trabajo, los recursos nunca fueron suficientes para financiar las obras, la corrupción y la dispersión de los recursos, aun así el proyecto avanzó paulatinamente.

En ese mismo sentido, en procura de organizar la ejecución de las obras, en 1931 se expidió la Ley 88 que establecía que se debían construir 6.204 kilómetros de carretera distribuidos así: Antioquia 731; Atlántico 100; Bolívar 400; Boyacá 490; Caldas 410; Cauca 405; Cundinamarca 457; Huila 340; Magdalena 440; Nariño 428; Santander Norte 338; Santander Sur 488; Tolima 374; Valle 386; Intendencia del Chocó 219; Intendencia del Meta 28; Comisaria del Caquetá 70; y la Comisaria del Putumayo 100; la ley también estableció que: las carreteras construidas debían estar conectadas con el sistema vial nacional, no ser paralelas a corta distancia con los ferrocarriles que ya existieran, además de comunicar trayectos ya construidos con poblaciones, estaciones ferroviarias y puertos marítimos y fluviales, se dio prioridad a localidades con mayor densidad poblacional que no tuvieran acceso a carreteras (López, 2012, 85). Según Germán Colmenares lo mejor sería el desarrollo de un sistema de transportes destinado a incrementar las exportaciones y la agricultura comercial (Colmenares, 1989, 245). Objetivo que no podía lograrse sin consolidar redes de mercado interno que permitieran el intercambio entre municipios y departamentos.

La mencionada Ley 88 legisló respecto a las vías troncales, a saber: la Troncal de Occidente era la vía única que efectivamente cruzaba el país de sur a norte, comenzaba en Ipiales, Nariño y encontraba su fin en Barranquilla en la costa Caribe pasando por Espino, Pasto, Popayán, Santander de Quilichao, Cali, Cartago, Manizales, Sonsón, Medellín, Yarumal, Puerto Valdivia, su ejecución se hizo por sectores, así: *sector* Rumichaca – Espino - Pasto; *sector* Pasto – Popayán; *sector* Popayán – Santander de Quilichao - Cali - Cartago; *sector* Cartago - Manizales –

Sonsón - Medellín; *sector* Medellín – Yarumal - Puerto Valdivia; *sector* Chinú – Tolú; cada sector correspondía a un frente de trabajo cuya administración le correspondía a determinado departamento o municipio según la normativa vigente (Diario oficial. Año LXVII. No. 21.746. 23 julio de 1931, pág. 1).

Las vías en el país no comenzaron a construirse en 1930, como es obvio; atrás se dijo que durante la presidencia del general Reyes se impulsó la construcción de infraestructura en el país, por eso muchas de las vías que se construyeron durante la República Liberal fueron planeadas o iniciadas en esos años; en 1930 *El Colombiano* informó que los sectores construidos que integraban la Troncal de Occidente estaban en completo olvido y los fondos destinados para su continuación y sostenimiento eran totalmente insuficientes, la nota editorial dice que la vía era de gran importancia para el departamento de Antioquia por ser “herramienta primordial del desarrollo regional, conectándolo con el centro del país.” (El Colombiano. “Troncal de Occidente.” El Colombiano, Vol. CLXXI, No. 4901, Medellín, 10 de enero de 1930, pág. 3).

Cabe anotar que “a comienzos del siglo XX, los caminos se construyeron siguiendo los mismos senderos que abrieron los colonizadores, sin hacer estudios técnicos que permitieran establecer si esas vías eran adecuadas para construir la red de carreteras del país.” ((Pachón y Ramírez, 2006, 57). También en 1930 en Manizales la Liga de Comercio de la ciudad protestó contra la forma en como se había planeado la red de carreteras nacionales que, según ellos, dejaba a Manizales por fuera del circuito pasando las carreteras troncales por puntos distantes de la ciudad, por eso se nombró una comisión compuesta por los señores Jorge G. Hoyos, Antonio Londoño y José Hortal que se encargó de estudiar el asunto y enviar los telegramas necesarios a la diputación caldense y al consejo nacional de vías de comunicación. (Editorial. “La exclusión de Manizales en el plan de carreteras causa disgusto.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6835, Bogotá, 12 de octubre de 1930, pág. 6). [Ver telegramas](#). Como resultado se hicieron algunas modificaciones al plan de obras públicas y se acordó construir en Caldas las siguientes carreteras: Manizales - Río Magdalena, Manizales – Salamina –Agudas – Arma – Anserma – Arquía y Chocó. (Editorial. “Seis mil kilómetros de carreteras comprende el plan de obras públicas.” El Colombiano, Vol. XX, No. 5249, Medellín, 11 de marzo de 1931, pág. 8). Para 1932 se comenzó el trazado de la carretera de Manizales al río Magdalena (Corresponsal. “Mañana comienzan los trazados de la vía de Manizales al río.” El Tiempo, Vol. XXII, No. 7402, Bogotá, 11 de mayo de 1932, pág. 6) que partiendo de Manizales pasaría por Fresno y llegaría a Caracolí sobre el río Magdalena (Corresponsal. “La construcción

de la vía de Manizales al río se activa.” El Tiempo, Vol. XXIII, No. 7695, Bogotá, 3 de marzo de 1933, pág. 6), estableciendo comunicación entre Manizales y Bogotá. En 1937 se firmaron los contratos para la construcción de 36 kilómetros de carretera que faltaban para comunicar a Bogotá con la capital de Caldas en un sector entre Santa Cecilia y Fresno, con los contratistas de la obra se acordó terminarla en 10 meses con trabajos en cuatro puntos diferentes (Henao, corresponsal. “Para unir a Bogotá con Manizales solo falta un sector de 36 kilómetros.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9202, Bogotá, 11 de marzo de 1937, pág. 6).

Por otra parte, en 1931 el Ministerio de Obras Públicas dictó una resolución con la que se le reconoció a la compañía constructora de la carretera de Cali al mar 150.000 pesos como parte de una subvención por la construcción de 15 kilómetros de carretera de los cuales se descontaron 127.000 pesos que la compañía debía a la nación, el resto, los 23.000 pesos, se pagarían a la empresa cuando el gobierno dispusiera de los fondos suficientes (Editorial. “Cuál será la ruta de la carretera al océano pacífico.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6929, Bogotá, 16 de enero de 1931, pág. 3). Para 1938 los trabajos en la carretera de Cali al mar seguían avanzando, en junio de ese año el camino carretable de Córdoba a Calima, poblaciones cercanas al mar Pacífico, recibió una partida de 2.036.73 pesos para la intensificación de las obras que serían de gran beneficio para Buenaventura y otros caseríos cercanos porque Calima era un gran centro productor de alimentos (Banderas, corresponsal. “La construcción de la carretera de Córdoba a Calima se inició ayer.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9595, Bogotá, 15 de junio de 1938, pág. 10). A finales de ese mismo año se contrató con la firma Jaramillo Ochoa la construcción de 20 kilómetros de los 40 kilómetros faltantes, debían ser terminados y entregados en 30 meses (Editorial. “En 30 meses estará terminada la carretera de Cali al mar.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9746, Bogotá, 13 de noviembre de 1938, pág. 2).

También en el sur del país, en 1932 se iniciaron los trabajos de construcción de la carretera de Pasto a Popayán con la ocupación de 500 obreros (Corresponsal. “Dos carreteras más iniciaron trabajos ayer.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7307, 3 de febrero de 1932, pág. 3), para mayo de 1934 la carretera ya estaba terminada y se invitó al Presidente de la República y a los Ministros de Obras Públicas y de Guerra a la inauguración de la obra (Corresponsal. “La carretera Popayán - Pasto será inaugurada lucidamente.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8118, Bogotá, 8 de mayo de 1934, pág. 6). Por esas mismas fechas, entre 1932 y 1933 en el marco de la guerra con Perú se construyeron algunas vías en el sur del país para que las tropas pudieran acceder a los lugares del

conflicto, como fue el caso de la carretera de Pasto a Puerto Asís pasando por Mocoa. Al principio del conflicto la vía era un camino de herradura pero desde el fin de la confrontación en mayo de 1933 varios ingenieros del Ministerio de obras tuvieron por tarea ensanchar y habilitar la vía para automóviles, en paralelo “avanzaron los trabajos en otras vías estratégicas del alto Putumayo. (...) el gobierno nacional no ha descuidado las vías en el sur destinadas a facilitar los transportes y a disminuir las distancias en el caso de una nueva emergencia internacional (Editorial. “Avanzan los trabajos de la vía de Pasto a Puerto Asís.” *El Tiempo*, Vol. XXIV, No. 8085, Bogotá, 4 de abril de 1934, pág. 3). En 1937 el visitador de intendencias y comisarias, Ortiz Márquez declaró que la carretera de Pasto a Puerto Asís estaba avanzada, en jurisdicción del Putumayo tenía construidos 72 kilómetros de manera que se podía ir en automóvil hasta el Valle del Sibundoy, hasta la Laguna de La Cocha (Editorial. “La carretera de Pasto a Puerto Asís llega a la Laguna de Cocha.” *El Tiempo*, Vol. XXVI, No. 9079, Bogotá, 5 de enero de 1937, pág. 3). Hay que decir que la carretera de Pasto hasta la Laguna de La Cocha se construyó por el sistema de “mingas” o sea el trabajo personal y gratuito de los particulares, y fue este el estímulo para que el gobierno continuara la vía hasta Puerto Asís (Corresponsal. “Acaba de ser inaugurada una importante carretera en la Provincia del Mayo.” *El Tiempo*, Vol. XXVIII, No. 9842, Bogotá, 19 de febrero de 1939, pág. 10).

Más al norte, en la Costa Atlántica, en abril de 1936 la casa Parrish & Cía. inició la construcción de la carretera Tolú – Sincelejo. Ubicados en el departamento de Bolívar, los ingenieros de dicha casa debían construir de macadam y asfalto una extensión de 20 kilómetros con los que se planeó desembotellar el interior del departamento con la salida al mar por Cartagena (Goenaga, corresponsal. “En breve se inician los trabajos de la vía Tolú-Sincelejo.” *El Tiempo*, Vol. XXVI, No. 8808, Bogotá, 4 de abril de 1936, pág. 8), quedando completa la vinculación en la Costa Caribe con la carretera Barranquilla – Cartagena que fue terminada en los 90 kilómetros que le correspondían al departamento del Atlántico en junio de 1937, faltando el sector que le correspondía a Cartagena (Goenaga, corresponsal. “Esta ya terminada parte de carretera a Cartagena en Bolívar.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9252, Bogotá, 30 de junio de 1937, pág. 6). El trayecto entre Barranquilla y Cartagena era de 143 kilómetros, 90 kilómetros en el departamento del Atlántico, 53 kilómetros en Bolívar de los cuales 35 kilómetros ya estaban listos faltando por construir 18 kilómetros. En el acta de entrega de la obra el gobernador del Atlántico, Blanco de la Rosa, dijo:

(...) se equivocan quienes veían en esa obra la sola finalidad de satisfacer exigencias del turismo criollo. Basta tender la mirada por esas ubérrimas tierras, agrego, para anotar que, paralelo al trabajo de ingeniería, se talan selvas, se introduce la maquinaria agrícola y se aprovecha el suelo para producir la única y positiva riqueza de un país. Dijo que para Sabanalarga se abrió un nuevo y ancho horizonte (Goenaga, corresponsal. “Los primeros 90 kilómetros de la obra ya fueron entregados.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9258, Bogotá, 14 de julio de 1937, pág. 6).

El contrato de la carretera Barranquilla – Cartagena, conocida como la carretera de La Cordialidad, fue firmado entre el departamento del Atlántico y la nación en 1935, en él, el Atlántico se comprometió a entregar el tramo de carretera que le correspondía en 30 meses, una vez la nación recibiera la obra terminada debía pagar al departamento una subvención del 75% del costo total de la obra (Alfonso López. “Al puerto de Cartagena la vía de Barranquilla.” *El Tiempo*, Vol. XXV, No. 8392, Bogotá, 8 de febrero de 1935, pág. 2). No fue hasta 1939 que el gobierno contrato con Severo Rocha la terminación de la carretera Barranquilla – Cartagena en el sector de Bolívar, en la cual los pocos avances que se había logrado estaban totalmente destruidos por el invierno al punto de quedar la comunicación interrumpida en más de 3 kilómetros (Goenaga, corresponsal. “Se celebró contrato para la terminación de la vía a Cartagena.” *El Tiempo*, Vol. XXVIII, No. 9866, Bogotá, 15 de marzo de 1939, pág. 10).

Ahora, como lo vimos en el caso de los ferrocarriles, el sistema de comunicaciones del país se pensó de naturaleza multimodal, es decir, que estuvieran en conexión las diferentes modalidades de transporte, por eso, en 1945 en la ciudad de Barranquilla se hicieron negociaciones entre el departamento del Atlántico y la empresa de aviación Avianca para la construcción de una carretera que uniera a la ciudad de Barranquilla con el aeródromo de Soledad, para eso la empresa aérea aportó una partida de 50.000 pesos (Rafael U. González. “Carretera de Bquilla al Aeródromo de Soledad.” *El Espectador*, Vol. LVII, No. 11.016, Bogotá, 14 de marzo de 1945, pág. 2). Un año más tarde el trazado de la nueva carretera estaba listo y los trabajos de construcción prontos a iniciarse. Para ese momento, Avianca había aportado la suma de 150.000 pesos y el gobierno 100.000 pesos (Editorial. “Concluyó el trazado de la nueva carretera al aeródromo de Soledad.” *El Colombiano*, Vol. XXXV, No. 10.413, Bogotá, 10 de marzo de 1946, pág. 15). La carretera era una vía recta que arrancaba en la calle 30 (Boyacá) con la carrera 28 (Bocas de Ceniza) y terminaba en la puerta del aeródromo, la vía economizaría más de 20

minutos de recorrido entre Barranquilla y el campo de aviación (Goenaga, corresponsal. “Ha quedado asegurada la construcción de la carretera al aeródromo.” El Tiempo, Vol. XXXVI, No. 12403, Bogotá, 19 de marzo de 1946, pág. 6).

En 1939 se decretó la Ley 10 de 1939 ([ver](#)) propuesta por los ministros de hacienda, Carlos Lleras Restrepo y de obras públicas, Abel Cruz Santos, que buscaba garantizar la financiación y terminación de las troncales de Orienten que faltaba por construirse entre Ocaña y Santa Marta para unir a la Costa Atlántica con el centro del país, y la de Occidente que uniría la Costa Atlántica con el sur del país, faltaba por construirse entre Puerto Valdivia, Antioquia y Cartagena trayecto cuya longitud aproximada era de 522 kilómetros de los cuales había 79 kilómetros al servicio, faltando por construirse 433 kilómetros. Con la terminación de la Troncal de Occidente se esperaba un incremento del intercambio comercial entre Antioquia y Bolívar ayudando a la industria ganadera de este último; con la troncal quedaban comunicados definitivamente los departamentos de Nariño, Cauca, Valle del Cauca, Caldas, Antioquia, Bolívar y Atlántico, por una vía cuya extensión total sumaba 1.900 kilómetros, partiendo de la frontera con el Ecuador y terminando en los puertos de Cartagena y Barranquilla (Corresponsal. “Dos carreteras para unir la costa atlántica al interior.” El Tiempo, Vol. XXVIII, No. 9997, Bogotá, 27 de julio de 1939, pág. 1). Para terminar rápidamente los kilómetros que faltaban entre Puerto Valdivia y Cartagena se abrieron varios frentes de trabajo, en Antioquia en el sector Valdivia – Puerto Valdivia y en Bolívar en los sectores Arjona-San Cayetano y Corozal-Ovejas. Sumando los kilómetros que faltaban por construirse en la Troncal de Oriente, de la cual se hablará más adelante en el presente escrito, faltaban 716 kilómetros para que las dos troncales fueran terminadas. Se estimó entonces que el costo por kilómetro era de 10.000 pesos, significando esto que la terminación de los proyectos tendría un costo final de 7.610.000 pesos. No obstante, teniendo en cuenta que había trayectos de menor costo, se consideró por parte del gobierno nacional que la suma de 6.000.000 pesos y tres años de plazo eran suficientes para la terminación de los proyectos, la Troncal de Occidente y la de Oriente (Corresponsal. “Dos carreteras para unir la costa atlántica al interior del país.” El Tiempo, Vol. XXVIII, No. 9997, Bogotá, 27 de julio de 1939, pág. 1).

A finales de 1941, los avances en las Troncales eran innegables. Para eso el gobierno había contratado varias casas constructoras que tuvieron estos resultados: “Medellín, Puerto Valdivia, Sahagún, Sincelejo, Carmen de Bolívar, Arjona, Cartagena; Puerto Ospina-Puerto Valdivia, 45 kilómetros con la casa Eduardo Montoya; Puerto Ospina-río San Jorge, 140 kilómetros con la

constructora Arango Betancourt; y Carmen de Bolívar-Arjona, 185 kilómetros con Parrish.” (Goenaga, corresponsal. “Dos grandes vías comunicaran a la costa con el interior” *El Tiempo*, Vol. XXXI, No. 10780, Bogotá, 27 de septiembre de 1941, pág. 10). En 1942 el ingeniero jefe de las carreteras nacionales en el departamento de Antioquia, Camilo Ospina, reportaba que había actividad en todos los frentes de trabajo. El trayecto entre Puerto Valdivia y Puerto Ospina con una longitud de 38 kilómetros faltaba poco para ser terminado, desde Puerto Ospina al río San Juan, 120 kilómetros, también próximo a concluirse. En el departamento de Bolívar en el sector de Sahagún al río San Jorge, 150 kilómetros, los trabajos avanzaban con la participación de bastantes operarios y buena cantidad de maquinaria; y de Sahagún a Sincelejo también se contaba con gran actividad, todo buscando la pronta terminación de la ruta que faltaba por construirse en el sector entre San Francisco y Anserma Nuevo en la Troncal de Occidente. Con el ritmo de trabajo que se estaba llevando se calculaba que la obra estaría terminada a finales de 1943, si “el gobierno se ciñe al cumplimiento del contrato y las actividades se cumplen satisfactoriamente.” (Editorial. “A fines del año entrante estará al servicio la carretera troncal occidente, dice el Dr. Camilo Ospina.” *El Colombiano*, Vol. XXXI, No. 9349, Bogotá, 24 de diciembre de 1942, pág. 2).

En agosto de 1943 los representantes de la Cámara Sigifredo Gil Hernández, Juan de J. Peláez y J. Antonio Rico presentaron un proyecto con el que se propuso adicionar a la red nacional de carreteras la vía comprendida entre la población de Anzá y la Ciudad de Antioquia que debía tener las especificaciones para la línea del Ferrocarril Troncal de Occidente, con excepción del afirmado, que podía ser de vías sencillas, el presupuesto para la obra era de 400.000 pesos. Si recordamos, en el acápite de los ferrocarriles referimos sobre la intención que se tuvo de construir entre estas dos poblaciones una vía férrea pero debido a la imposibilidad por llevar ese tipo de obra a cabo se optó por la construcción de una carretera con especificaciones de vía troncal, se esperaba que con la vía se propulsara el desarrollo agrícola e industrial de la región gracias a que se conectaba la vía troncal con la carretera al mar en la Ciudad de Antioquia (Editorial. “Carretera con especificaciones de la vía férrea troncal hasta Antioquia.” *El Espectador*, Vol. LV, No. 10537, Bogotá, 24 de agosto de 1943, pág. 2). Pese a los argumentos a favor de la vía para comunicar a Urrao y Anzá con la Ciudad de Antioquia, la vía al mar y Medellín, unos meses más tarde la discusión seguía abierta porque se pensaba la obra de gran importancia si se consideraba que el Ferrocarril de Occidente, que entonces se proyectaba, seguiría la orilla del Cauca pero no

lograría comunicar estas dos poblaciones con Medellín que era el principal foco comercial porque era donde se podía encontrar productos manufacturados. La agricultura y todas las labores ligadas al campo significaban un medio de subsistencia para estas poblaciones, pero se deseaba que los campos fueran por el camino de la agricultura industrial y para ello era menester recurrir a vías de comunicación que permitieran a sus moradores expender sus frutos en mercados más vastos (José Guerra. “LA CARRETERA Ebéjico-Anzá-Urrao.” El Colombiano, Vol. XXXII, No. 9751, 21 de febrero de 1944, pág. 3).

Un año más tarde, en 1945, durante la presidencia de Lleras Camargo, quien años atrás había sacado adelante la Ley 10 de 1939, que establecía “de urgencia nacional la terminación de las carreteras troncales de Occidente, entre Puerto Valdivia (Antioquia) y Cartagena, y de Oriente, entre Cúcuta, Ocaña y Santa Marta, y entre los sectores La Ceiba (Santander) y Abrego y Ciénaga, a la margen derecha del río Magdalena, frente a Barranquilla.” (Diario oficial. Año LXXV. No. 24.190. 9 octubre 1939, pág. 2). Se expidió la Ley 17 de 1945 que buscaba continuar con la construcción de las vías que tenían carácter nacional, en la carretera Troncal Occidental se destinaron los siguientes fondos para los respectivos sectores: ampliación Pasto - Popayán 300.000 pesos; Sahagún - río San Jorge 350.000 pesos; Carmen - San Juan 350.000 pesos (Editorial. “Fue Aprobado el Plan de Carreteras.” El Tiempo, Vol. XXXV, No. 12344, Bogotá, 19 de enero de 1946, pág. 1). Todo con el fin de terminar la Troncal de Occidente en su totalidad lo más rápido posible.

Ahora, si bien la Troncal de Occidente se planeó y construyó con una forma más o menos lineal tenía capilaridad, ramificaciones en forma de vías complementarias que comunicaban pueblos y ciudades que no fueran principales entre sí y con las principales. Algunas de las ramificaciones construidas entre 1930 y 1945 fueron la vía Caldas y Medellín, Carretera al Pacífico, la Carretera de Medellín a Turbo o vía al Mar, la carretera a Antioquia y la de Quibdó-Ciudad Bolívar (Antioquia), veamos.

La **comunicación del departamento de Caldas** fue un tema importante en las discusiones que se dieron en torno a las vías de comunicación, en 1930 se planteó la posibilidad de construir una carretera que comunicara a Ipiales, Nariño con el río Magdalena para fortalecer el comercio y la economía de Caldas, la idea era construir una carretera anexa a la Troncal de Occidente entre Líbano, Tolima y San Lorenzo, Caldas, ramal que a su vez serviría para comunicar a Bogotá con

el Chocó al ser parte de la “Troncal de la República”⁷, vía que también uniría a Ipiales con Cúcuta, era una carretera nacional que fortalecería la unidad nacional (Arturo Robledo. “Cuestiones caldenses / Las vías orientales” El Tiempo, Vol. XX, No. 6716, 14 de junio de 1930, pág. 3). La carretera de Manizales al río Magdalena efectivamente se llevó a cabo, como ya vimos, y la integración del Caldas con el resto del territorio nacional también se dio, en 1933 se inauguró la carretera La Pintada – Riosucio que fue construida por la empresa del Ferrocarril de Antioquia (Editorial. “Dos carreteras de gran importancia se inaugurarán próximamente en Antioquia.” El Tiempo, Vol. XXIII, No. 7874, 01 de septiembre de 1933, pág. 14). Esta carretera para comunicar a Caldas con Antioquia vía La Pintada fue una de las ramificaciones más importantes según el ingeniero Jaime Estada Duque quien estuvo encargado de la construcción de la carretera Bocas – La Pintada que enlazaría las regiones de centrales de Caldas con su capital, Manizales, y entre ellas y los municipios del norte con la carretera Troncal de Occidente. La vía era la apertura comercial entre Antioquia y Caldas, poblaciones como Manizales, Salamina, Aguadas, Filadelfia, Neira, Manzanares, Pácora, Villamaría, Pensilvania, Marulanda, San Francisco, Risaralda, Anserma y otras más serían favorecidas por lo corto del trayecto, en 1946 los trabajos en la vía Bocas – La Pintada avanzaban satisfactoriamente y se proyectaba su terminación en un año o año y medio más, el contrato tuvo un valor de 280.000 pesos y se ocupó a 180 trabajadores (Editorial. “La vía Bocas-La Pintada es una de las más importantes de todo el occidente, dice Duque Estrada.” El Colombiano, Vol. XXXV, No. 10457, 26 de abril de 1946, pág. 4).

La **carretera al Pacífico** buscaba comunicar a Colombia con el Océano Pacífico vía Buenaventura con la confluencia de rutas mundiales del pacífico hacia el interior del país, reconociendo la indudable importancia del puerto de Buenaventura para la interconexión americana. La construcción de esta obra comenzó en 1927 con Miguel Abadía Méndez por la vía de Anchicayá y se trabajó en ella hasta 1931, momento en que uno de los ingenieros de las carreteras nacionales informó que la vía perjudicaba al Ferrocarril del Pacífico por la forma como se estaba construyendo, por lo que el Consejo Nacional de Vías de Comunicación detuvo la construcción y se paralizó la iniciativa (Editorial. “Cuál será la ruta de la carretera al océano pacífico.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6929, 16 de enero de 1931, pág. 3). No fue hasta 1933 que

⁷ No se tiene certeza de a que vía se refieren, pero se cree que un proyecto de una gran transversal que se tenía pero que termina siendo reemplazada por la Troncal de Oriente que comunico a Bogotá con todo el sur-occidente del país.

por medio de la Comisión Interparlamentaria de Obras Públicas que la vía se incluyó en el plan nacional de carreteras. Lo que significó que la nación debía darle prioridad en intervención e inversión y procurar terminarla rápidamente, para 1935 se habían invertido en su construcción – que alcanzaba los 72 kilómetros – 3.034.363.36 pesos. (Editorial. “Fue aprobado el plan de obras públicas.” El Colombiano, Vol. XXII, No. 6117, 13 de septiembre de 1933, pág. 1).

Las rutas contempladas para la terminación de la vía era la de Anchicayá y la de Dagua, los detalles son estos: en la ruta de Anchicayá faltaban 64 kilómetros más una ampliación de 25 kilómetros entre Queremal y El Placer que fueron construidos a media banca (Editorial. “El Valle trabaja por la carretera al mar.” El Colombiano, Vol. XXIII, No. 6588, 20 de enero de 1935, pág. 2) con un presupuesto de 1000 pesos para cada kilómetro faltante con un total de 36.932.48 pesos; el desmonte de 61 kilómetros a 300 pesos por kilómetros, un costo de 18.300.00 pesos; la construcción de 54 kilómetros a 15.000 pesos cada uno, con total de 960.000.00 pesos; la ampliación del sector el Queremal-El Placer con una inversión de 125.000.00 pesos, 5% 57.851.62 pesos que sumarían 1.214.884.10 pesos como costo total de la construcción de la vía por el camino de Anchicayá. Por otra parte, en la ruta de Dagua faltaban 87 kilómetros y las cifras eran: trazado 50.205.00 pesos; desmonte a 300 pesos por kilómetro, con costo total de 26.100.00 pesos; la construcción a 15.000 pesos por kilómetro, con valor total de 1.305.000.00 pesos; imprevistos 69.065.45 pesos; dando como inversión total para esta opción 1.450.370.54 pesos. Ello indicó una diferencia total entre ambas rutas de 235.486.44 pesos. Aun así la carretera se construyó por la ruta de Dagua (Editorial. “Se trabaja conjuntamente por el progreso promisorio.” El Colombiano, Vol. XXIII, No. 6586, 18 de enero de 1935, pág. 4). En 1938 faltaba construir 40 kilómetros y se contrató la construcción de 20 con la firma Jaramillo Ochoa que debían ser entregados en 30 meses, los 20 kilómetros restantes el presidente de la república se comprometió a terminarlos con contratos firmados posteriormente (Editorial. “En 30 meses estará terminada la carretera de Cali al mar.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9746, 13 de noviembre de 1938, pág. 2). En 1942 aún faltaban 10 kilómetros de vía por construirse (Mariano Ramos, gobernador. “Gran balance de Progreso en el Valle al terminar el Año.” El Espectador, Vol. VI, No. 10.340, 31 de diciembre de 1942, pág. 3); finalmente el 15 de enero de 1944 la vía de Cali al mar fue inaugurada con el primer viaje en auto entre Cali y Buenaventura. El Colombiano publicó: “hoy entraron a este puerto los primeros automóviles en viaje directo de Cali a Buenaventura, gastando cuatro horas en el recorrido. El Valle del Cauca ve complacida hoy la

vieja aspiración de verse comunicado automoviliariamente con el Océano Pacífico.” (Editorial. “Inauguraron ayer la carretera Cali-Mar.” El Colombiano, Vol. XXXII, No. 9716, 17 de enero de 1944, pág.1).

La **carretera de Turbo era la carretera al mar de Medellín**, con ella se quería comunicar a Medellín con el Océano Atlántico. La idea nació de la dirigencia de la sociedad antioqueña que en 1925 pensó en la posibilidad de construir una carretera al mar por la vía de Urabá, la idea tuvo gran difusión mediática, rápidamente se hicieron propagandas radiales y cartelones en plazas, teatros, almacenes, oficinas públicas, clubes sociales y hasta casas de familia de Medellín.

...la mañana de aquel 8 de marzo [1926] la ciudad había sido empapelada con infinidad de cartelones en los cuales se invitaba a la ciudadanía a asistir a la grandiosa manifestación cuyo objetivo primordial era el de insistir ante la asamblea para que estudiara una ordenanza sobre la construcción de la carretera al mar (Restrepo, 2013, 77).

La estrategia mediática dio resultado, en marzo de 1926 la asamblea departamental de Antioquia sancionó la ordenanza por medio de la cual se dispuso la construcción de la vía al mar. Dice así en sus primeros artículos:

Decrétese el estudio y la construcción de una carretera con su correspondiente puerto terminal, de Medellín al punto que los estudios indiquen como más conveniente en el Golfo de Urabá o sus cercanías. Declarase la obra de utilidad pública para los efectos legales consiguientes. Instituyese una Junta denominada De La Carretera al Mar, compuesta del Gobernador del Departamento, quién la presidirá, y de cuatro ciudadanos que éste elegirá por períodos de dos años. La Gobernación, de acuerdo con la Junta de la Carretera al Mar, procederá a establecer trabajos de construcción entre Medellín y Dabeiba. Mientras esos trabajos avanzan, estudiará por medio de una Comisión de Ingenieros, de que será jefe un técnico extranjero o nacional de reconocida competencia en estas materias, el Golfo de Urabá y sus proximidades, inclusive las bocas del Atrato, con el fin de elegir el punto más conveniente para puerto y presupuestar la construcción de éste con su equipo, calculado todo, si es posible, para que en cualquier tiempo puedan atracar barcos de ocho mil toneladas. Estudiará también, por medio de Comisiones de Ingenieros, la ruta y costo de Medellín al puerto escogido (Restrepo, 2013, 77).

Según el historiador Alejandro Restrepo, el primer impulso que se dio a la carretera fue entre 1926 y 1929 con algunos aportes del gobierno nacional, y la emisión y venta de bonos para cubrir el empréstito contratado en 1927 por el departamento de Antioquia por un valor de 12.350.000 pesos, expresamente para la construcción de la carretera al mar y algunos caminos complementarios, dicho contrato fue pactado entre la administración departamental con agentes fiscales y banqueros norteamericanos del International Acceptance Bank Bank inc., y Guaranty Trust Company Of New York, así como con la International Acceptance Securities & Trust Company. Dice el mismo historiador que el interés de la élite antioqueña por comunicarse con Urabá se basaba en las posibilidades que había en la zona, especialmente en Dabeiba, para el cultivo del algodón (Restrepo, 2013, 80). Como se mencionó anteriormente Gonzalo Mejía, cuñado Camilo C. Restrepo, gobernador de Antioquia, fue uno de los grandes impulsores de la carretera entre Medellín y el golfo de Urabá desde 1928 aun cuando la conexión vial con Manizales, Cali y Bogotá aún no existía. Según German Colmenares el sentimiento regionalista fue heredado del siglo XIX con el que directrices políticas de los partidos buscaban obtener ventajas dentro del conjunto de un sistema constitucional y fuertemente centralizado, de ahí que la conducción política se polarizara en “oriente” y “occidente” insinuándose entre Bogotá y Medellín, principalmente, y definiéndose entre grandes bloques que aspiraban a un desarrollo económico que fue auspiciado por iniciativas del Estado con la “liga costeña”, la “liga oriental” y las regiones del Cauca y Antioquia. Asevera el autor que:

Durante las campañas políticas de 1921-1922 y 1925-1926, cuando estaba en juego el reparto de recursos nacionales para la construcción de ferrocarriles, el tema regional se sobrepuso en buena parte a la contienda partidista más tradicional. La región oriental (Santanderes, Boyacá), cuyo crecimiento se iba distanciando a ojos vistas del occidente colombiano, alimentaba resentimientos que afloraban fácilmente. Esto explica por qué, en 1927, Laureano Gómez denunciaba la presencia de un monstruo financiero, el llamado “Leviatán”, en el que intereses antioqueños conspiraban con capitales extranjeros para apoderarse del país (Colmenares, 1989, 246 – 247).

La disgregación regional fue un proceso tan propio del siglo XIX que socavó primero en el proyecto bolivariano de la Gran Colombia y después en el muy endeble Estado Colombiano que logró la unificación política por la vía reaccionaria ya en el siglo XX, aun cuando el proyecto centralizador se inauguró y desarrolló parcialmente durante los dos últimos decenios del siglo

XIX, una vez comenzada la hegemonía conservadora. Bajo esa unificación política se conformaron las bases para el mercado interno y la conformación de la nación colombiana, antes de eso existían regiones con tenues relaciones comerciales y económicas entre sí, que eran obstaculizadas por aduanas y pontazgos internos, con una importante diversidad de regímenes jurídicos, políticos, comerciales, tributarios y además con ejércitos propios, que hacía difícil hablar de una nación como tal. Durante la segunda parte del siglo XIX no se podía hablar siquiera de un centro de poder que aglutinara las regiones y dirimiera las contradicciones entre ellas, siendo frecuentes las amenazas de secesión de varios estados soberanos, como finalmente ocurrió con el Estado de Panamá en 1903, apoyada por el imperialismo norteamericano (Kalmanovitz, 1989, 102), por la cual Colombia recibió una importante suma como compensación, que sirvió para subsanar necesidades básicas del Estado, acontecimiento que fue conocido como La Danza de los Millones.

El proyecto de la carretera al mar tuvo opositores como el ministro de obras Rafael Escallón quien consideraba la propuesta como inconsulta y apresurada. Sin embargo, gracias al apoyo de su cuñado, Gonzalo Mejía consiguió el apoyo que necesitaba para llevar a cabo la obra que había planeado, en 1929 ya habían construido 140 kilómetros de carretera con un gasto de 7'685.832.59 de pesos, con un costo por kilómetro de 54.898 pesos, sobrepasando de ese modo el costo implicado por la construcción de una vía férrea para ferrocarriles (Sanín, 2008, 452). Los obstáculos que tendría que enfrentar la carretera al mar no serían pocos, entre ellos la poca relevancia que el gobierno nacional le dio a la obra, el presidente Alfonso López consideraba que lo verdaderamente urgente y conveniente era mejorar el acceso de sus productos al mercado nacional en vez de un acceso al Mar Caribe, la carretera al mar desde Medellín no solo era supremamente costosa sino que implicaba la construcción de un puerto en Necoclí, lo que significaba que Colombia tendría que sostener cuatro puertos sobre el Mar caribe, en una extensión costera de solo 470 kilómetros, para cuyo sostenimiento no habían fondos (Corresponsal. "La opinión del M. de Obras sobre vía al mar. Grande agitación en Antioquia." El Tiempo, Vol. XX, No. 6766, 4 de agosto de 1930, pág. 1). A principios de 1930 faltaba por construirse 287 kilómetros, 113 kilómetros entre Antioquia y el río Tasidó, y 165 kilómetros entre este río y Necoclí.

Los primeros 165 kilómetros se podían abrir y poner en operación desde el mar hacia el interior, recurriendo a contratos parciales con un costo de 20.000 pesos por kilómetro, con 5 metros de

ancho en piso consolidado, empleando materiales de la región ya fuera grava o cascajo, para un tráfico de 300 vehículos diarios. El otro trayecto se podía construir a 32.000 pesos por kilómetro y su plan de obras podía ser el siguiente: 5 metros de ancho, para 300 vehículos diarios, curvas de 20 metros de radio y pendiente del 5%. Para la construcción de toda esta vía, la nación debía dar al departamento de Antioquia 7.000.000 de pesos que subvencionaban el costo de 300 kilómetros (6.000.000 pesos) y del puerto (1.000.000 pesos), tomando como base que cada kilómetro construido costaría 20.000 pesos (Editorial. “Carretera al mar.” *El Colombiano*, Vol. CLXXIII, No. 49666, 27 de marzo de 1930, pág. 3). En mayo del mismo año, Gonzalo Mejía firmó un contrato preliminar en Nueva York con The International Manhattan State Corporation y otros banqueros, en el que se comprometían a financiar la carretera una vez los ingenieros delegados dieran su visto bueno sobre los planos, el plan de obra y los kilómetros ya construidos (Corresponsal. “Un contrato preliminar se hizo una carretera al mar, dice Gonzalo Mejía.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6700, 29 de mayo de 1930, pág. 6). Los términos del contrato preliminar establecieron que en el curso de cinco meses los banqueros debían informar su decisión y las cláusulas del contrato final (Editorial. “El entusiasmo por la firma del contrato preliminar de construcción.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6733, 01 julio de 1930, 6). No hay registro de que decisión se tomó, sin embargo la carretera siguió en construcción y el 20 de julio de 1933 se inauguraron los primeros kilómetros totalmente terminados (Editorial. “El 20 de julio se inaugurarán dos obras trascendentales. La carretera hasta Cañasgordas y la de Manizales-Riosucio.” *El Colombiano*, Vol. XXII, No. 6060, 18 de julio de 1933, pág. 2) hasta el parque de Cañasgordas, es decir, 400 kilómetros de vía, faltando 250 kilómetros que se repartieron así: de Cañasgordas a Rubleón 15 kilómetros, que se consideraban de sencilla construcción, porque se podía aprovechar gran parte de un camino de herradura preexistente; de Rubleón a Uramita 18 kilómetros, en donde la vía ya estaba construida y solo faltaba el 30% de las obras de arte y el afirmado; de Uramita a Dabeiba 25 kilómetros, de Dabeiba a Pavarandocito 73 kilómetros, en los cuales se movieron en el marco de la construcción durante tres años tractores de cuatro toneladas, de manera que solo bastaba la apertura de tres variantes y la construcción de algunos puentes para que este sector estuviera terminado. De Pavarandocito a Turbo había 84 kilómetros, pero no había impedimentos que requiriesen movimientos de tierra, por tratarse de una llanura cuyo desmonte se realizó durante la administración de Camilo C. Restrepo; lo mismo que entre Turbo y Necoclí, distantes entre sí 35 kilómetros. (Corresponsal. “Se dará al servicio una gran parte de la carretera al mar.” *El Tiempo*, Vol. XXIII, No. 7690, 26 de febrero de 1933, pág. 6). Como

otras carreteras a nivel nacional, la vía al mar también tenía sectores y carreteras complementarias como Cañasgordas – Dabeiba y Sonsón – La Dorada, esta última de notable importancia porque permitiría la unión del centro del país con el golfo de Urabá y comunicaría la carretera al mar con la carretera Internacional Bolivariana o Troncal Central, que unía a Ecuador con Venezuela (Editorial. “Carretera Sonsón-La Dorada.” *El Colombiano*, Vol. XXII, No.6079, 06 de agosto de 1933, pág. 2).

En 1935 se firmó un contrato de financiación entre el departamento de Antioquia y el gobierno nacional por 420.000 pesos, fondos con los que se pudo financiar las carreteras de Antioquia a Cañasgordas y la de Yarumal a Ventanas – 30 kilómetros distante de Yarumal –. Dejando pendiente de Ventanas a Puerto Valdivia, 22 kilómetros de los cuales ya 8 habían sido terminados para el momento; de Puerto Valdivia a Cáceres, 50 kilómetros que podían considerarse casi terminados, teniendo en cuenta una banca construida por el Ferrocarril Troncal hasta Puerto Ospina. Una vez terminada la carretera hasta Puerto Ospina o Cáceres, Antioquia quedaría unida con Bolívar, esto daría solución a los problemas de comercio que se presentaban en las sequías del río Magdalena, pues por allí se podrían transportar las mercancías desde la Costa Atlántica, gracias a que el río Cauca era navegable hasta Cáceres durante todo el año. La vía facilitaría el transporte de unas 4.000 cabezas de ganado para Antioquia mensualmente, además uniría a Antioquia con las zonas del San Jorge, el Sinú y las sabanas de Bolívar (Corresponsal. “Últimamente han tenido notables adelantos las principales carreteras.” *El Tiempo*, Vol. XXV, No. 8440, 28 de marzo de 1935, pág. 8). Para 1937 las obras llegaron a un lugar cercano a Uramita, en el kilómetro 22 muy cerca de terminar el sector Cañasgordas – Dabeiba, de donde se llegaría a Uramita en solo mes y medio, de ahí a Dabeiba solo quedarían 30 kilómetros de obra, luego la prolongación se haría hasta Necoclí (Cronio, Corresponsal. “La carretera al mar está muy cerca de Dabeiba.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9122, 27 de febrero 1937, pág. 6). Con el fin de terminar rápidamente el sector de Uramita a Dabeiba se contrataron 250 hombres (Editorial. “Noticia importante se da sobre trabajos en la carretera al mar.” *El Colombiano*, Vol. XXVI, No. 7538, 04 de noviembre de 1937, pág. 4), y a principios de 1938 la obra estaba muy cerca de esa ciudad con obras en aproximadamente 200 kilómetros. De ahí en más el panorama era así: De Dabeiba a Pavarandocito, puerto sobre el río Sucio, había 70 kilómetros y de allí a Turbo, había otros 100. Los primeros 20 kilómetros de Dabeiba hacia el norte eran los más difíciles y costosos porque su función era atravesar el último cordón de la cordillera que el río

Sucio corta formando paredones de roca muy dura. En ese momento, inicios de 1938, se proyectaba que la obra se terminaría en cuatro años más, y que no era posible hacerla en menos tiempo debido a la falta de recursos y a los prolongados inviernos (Cano López. “Ha avanzado la carretera de Medellín al golfo de Urabá, el ingeniero Salazar Samper explica cuál es el estado de esta importantísima obra.” *El Espectador*, Vol. V, No. 8806, 13 de enero de 1938, pág. 6). Aun así, el primer viaje ininterrumpido entre Medellín y Dabeiba se realizó el 31 de marzo de 1938, llegando a la plaza de dicha población el primer automóvil desde Medellín (Justo P. Gómez D. “Ayer viajo sin novedad hasta Dabeiba el primer automóvil.” *El Colombiano*, Vol. XXVII, No. 7676, 01 de abril de 1938, pág. 1).

Sin importar las influencias de Gonzalo Mejía ni el interés de las élites paisas por concluir la vía, en 1940 la obra no tenía fondos debido a la grave situación fiscal del país como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial (Editorial. “Es muy posible que la vía de Medellín al mar no se termine para el centenario.” *El Colombiano*, Vol. XXIX, No. 8472, 4 de julio de 1940, pág. 2). Sin embargo, en agosto de ese año se recibió una propuesta de una casa comercial de Estados Unidos en la que ofrecía un préstamo de 30.000.000 de dólares para el ensanche y pavimentación de la carretera y la construcción de un puerto sobre el golfo de Urabá (Editorial. “Treinta millones de pesos para la carretera la mar?” *El Colombiano*, Vol. XXIX, No. 8519, 20 de agosto de 1940, pág. 1). No obstante en marzo de 1941 los trabajos se suspendieron por falta de fondos, lo que indica que finalmente el crédito no fue pactado ni desembolsado; también a pesar del contrato que tenía el departamento de Antioquia con la casa Arango Betancur y cía. quienes invertían en la obra 15.000 pesos mensuales e introdujeron una gran cantidad de máquinas para la intensificación de los trabajos de Turbo hacía el interior; además invertía en el sector de Dabeiba hacia Turbo 40.000 o 45.000 pesos mensuales, pero dadas las dificultades económicas se acordó que invirtiera solo 25.000, misma suma que la nación giraba, y se adelantaran trabajos en solo un frente suspendiéndose la obra de Turbo hacia el interior y concentrando los pocos recursos en los trabajos de Dabeiba a Turbo (Editorial. “En la carretera al mar quedaron suspendidos los trabajos ahora.” *El Colombiano*, Vol. XXX, No. 8707, 05 de marzo de 1941, pág. 2). En la salida de Medellín para la carretera al mar, en Boquerón se iniciaron los trabajos de pavimentación de 25 kilómetros en 1941, la financiación se hizo con aportes que dieron los dueños de propiedades vecinas, cada uno apoyó la iniciativa con 12.000 pesos, la sección de carreteras nacionales puso 3.000 pesos y la nación entregó el asfalto necesario por un valor de 82.000 pesos (Editorial. “Va

a ser pavimentada la carretera al mar.” El Colombiano, Vol. XXX, No. 8856, 05 de agosto de 1941, pág. 2). En 1942 surgió otro impase, nació la duda de cuál era la mejor ruta para seguir la construcción de la vía, si se debía desviar la carretera desde Pavarandocito o desviarla hacia Suatata sobre el Atrato. Para definir esto se envió una comisión compuesta por los ingenieros Epifanio Montoya, interventor nacional, Lorenzo Márquez, Mr. Henry Hard y Mr. Campbel, los últimos designados por el gobierno americano con el fin de precisar el punto en donde se debía empalmar la Carretera al mar con la Interamericana. Los peritos determinaron que se debía adoptar la Línea Herbart,⁸ con un ramal a Turbo y terminando la carretera en Punta de Piedra, 20 kilómetros al norte de Turbo, esto por la profundidad del mar en ese punto y la firmeza del terreno, además de la fácil consecución de los materiales necesarios en la zona. Así quedaron establecidos los nuevos frentes de trabajo en Chigorodó y Turbo, con 500 trabajadores y la maquinaria que se había dejado abandonada en Turbo 20 meses atrás (SAV, Corresponsal. “La carretera al mar no acabara en Turbo sino en Punta de Piedra.” El Tiempo, Vol. XXXII, No. 11193, 15 de noviembre de 1942, pág. 2). Pero también se contempló la posibilidad, que finalmente no fue aceptada, de que terminará en río León, en cuyo caso la desviación se haría en Canepa⁹ y se economizarían 30 kilómetros (Editorial. “La carretera al mar no ira a desembocar al puerto de Turbo.” El Colombiano, Vol. XXXIV, No. 10.198, 29 de mayo de 1945, pág. 2).

En 1944 el ministro de obras públicas, Hernán Echavarría Olózaga visitó los trabajos de la carretera que ya llegaban hasta Mutatá, desde donde faltaban 87 kilómetros para llegar al golfo de Urabá que se construirían desde dos frentes de trabajo: uno del golfo hacia el interior y el otro de Mutatá hacia el mar con 500.000 pesos que el departamento de Antioquia prestaría a la nación. Según lo proyectado esta obra se conectaría con la carretera Sonsón-Dorada uniendo así a la capital de la República por vía automoviliaria con el mar en el golfo de Urabá, comunicación considerada de suma importancia para la explotación del caucho y otras prosperas industrias programadas en la zona de Urabá (Muñoz Cano, Corresponsal. “De la carretera al mar solo falta construir 87 kilómetros.” El Tiempo, Vol. XXXIV, No. 11690, 31 de marzo de 1944, pág. 10). Ya en 1946 la vía llegaba hasta Villa Arteaga – río Ampurrumiadó, unos kilómetros delante de

⁸ Corriente que consideraba que la geografía, “dado su carácter asociativo...”, es la disciplina que mejor puede cumplir la tarea de conexionar los conocimientos del ámbito natural y del ámbito histórico. Alberto Luis Gómez, “La geografía del bachillerato español (1836-1970): historia de una crisis” (tesis doctoral presentada en el Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, de la universidad de Santander, 1983), 37.

https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/22668/0de6.ALGprevio_cap1_cap2.pdf?sequence=1&isAllowed=y [Consultada: 28.02.2023].

⁹ Puede ser Carepa.

Mutatá desde donde faltaban aun 100 kilómetros aproximadamente de los cuales había 26 explanados y 54 destroncado quedando por desmontar 25 kilómetros y 75 por explanar. De Villa Arteaga hacia el norte había cinco ríos que necesitaban puente. Para la terminación de la obra se necesitaban en ese momento alrededor de 2.500.000 pesos y se contaba con un aporte mensual del Ministerio de Obras Públicas de 40.000 pesos, lo que significaba que la terminación definitiva demoraría alrededor de 5 años más. Sin embargo, se carecía de la maquinaria adecuada para el trabajo, el estado de las maquinas existentes no era el mejor y los repuestos eran imposibles de conseguir porque habían sido discontinuados en Estados Unidos por ocasión de la Segunda Guerra Mundial. Se hacía necesario invertir 300.000 pesos en maquinaria para la rápida terminación de la vía suma con la que se podría comprar dos bulldozer grandes, una pala, una cilindadora, una motoniveladora y doce o quince volquetas, que permitieran aligerar la construcción (Editorial. “Es indispensable terminar la carretera al mar antes de dos años, expreso el gobernador.” El Colombiano, Vol. XXXV, No. 10577, 24 de agosto de 1946, pág. 9). En ese mismo año se construyeron dos importantes caminos de herradura para los habitantes de las zonas más apartadas de Urabá quienes hasta entonces debieron trasladarse a pie por trochas abiertas a machete para poder ir de un lugar a otro. El primero fue el de Turbo con Necoclí, ambas importantes poblaciones porteñas cuyos habitantes regularmente se trasladaban por mar en embarcaciones rústicas, pero ante difíciles condiciones climáticas o meteorológicas con grave peligro de sus vidas y grandes pérdidas de cargamentos, y el otro el de Pavarandocito a Murindó poblado que estaba comunicado con una trocha mal abierta que en invierno se veía inundada volviendo la trocha preexistente aún más intransitable, arrastrando los puentes y dejando aislada la población (Editorial. “2 caminos de herradura serán abiertos en Urabá para lograr desembotellar esa rica región.” El Colombiano, Vol. XXXV, No. 10416, 13 de marzo de 1946, pág. 6). Otras vías complementarias de la carretera al mar que se construyeron en la década de 1940 fueron: **Ebéjico - Carretera al mar** cuyos primeros 15 kilómetros fueron terminados a mediados de 1942, quedando por construirse 11 kilómetros que serían construidos por administración directa de la dirección general de caminos (Editorial “Importantes carreteras están para comenzarse.” El Colombiano, Vol. XXXI, No. 9156, 13 de junio 1942, pág. 1), fue terminada y entregada a inicios de 1944, con una extensión total de 23 kilómetros (Editorial. “Quedaron terminadas dos nuevas vías carreteras. Con gran actividad se trabaja actualmente en las diversas carreteras, informa el secretario de la dirección de general de caminos.” El Colombiano, Vol. XXXII, No. 9749, 19 de febrero de 1944, pág. 2). La vía **San Pedro** –

Carretera al mar era un camino de 29 kilómetros que se quería hacer carreteable, en 1940 ya existían 7 kilómetros de Medellín hacia San Pedro y 3 de San Pedro hacia Medellín (Ospina, Corresponsal. “Doce carreteras comprende el plan vial para este año.” El Tiempo, Vol. XXX, No. 10266, 25 de abril de 1940, pág. 10).

Tal vez por su poca preparación, inoportuna iniciación y poca planificación la Carretera al mar se demoró 72 años para ser terminada completamente. En 1955 fue inaugurada oficialmente por el presidente de la República el general Gustavo Rojas Pinilla, pero en aquel momento no era posible llegar hasta Necoclí en automóvil, para ello tendrían que pasar otros 40 años. El mayor impulso que tuvo la obra fue durante la administración de Belisario Betancur (1982-1986), cuando en 1983 se diseñaron las obras definitivas de ampliación, rectificación y pavimentación en diez tramos. Desde ese gobierno y en mandatos sucesivos, se invirtieron en el proyecto un total de 450.000.000 de pesos. Durante la administración de Cesar Gaviria (1990-1994) se construyó el Túnel de la Llorona, y finalmente en 1998 el presidente Samper (1994-1998) inauguró obra de manera concluyente (Editorial. “Vía al mar se demoró 72 años” El Tiempo, 13 de junio de 1998).

La **carretera a Tumaco** se planeó en un principio como tributaria del Ferrocarril de Nariño que había comenzado a construirse en 1920, el propósito era que el ferrocarril cubriera la ruta de Tumaco a El Diviso y la carretera de 42 kilómetros el trayecto de El Diviso a la Troncal de Occidente quedando comunicado el puerto del Pacífico con el resto del país, lo que en teoría fortalecería la economía, incrementaría el comercio interior, desarrollaría el comercio exterior y fomentaría el progreso industrial, la colonización y el cultivo de terrenos baldíos (Zarama, 2016, 87 – 103). Para efectos prácticos el gobierno nacional en 1930 dividió al país en diez zonas de construcción y administración de los trabajos en los caminos y carreteras nacionales. La zona de Pasto fue correspondientemente fraccionada así: Buesaco, río Mayo; Pasto, Espino, El Diviso; Espino, Rumichaca y Ramal de Barbacoas, cada uno de estos sectores de trabajo estarían a cargo de un ingeniero de zona que tendría la dirección y administración de las vías asignadas y un cajero – contador – almacenista que recibiría los fondos, pagaría los gastos, rendiría las cuentas y respondería por el movimiento y manejo de almacenes (Editorial. “La organización para carreteras y caminos nales.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6784, 22 de agosto de 1930, pág. 3). En 1930 la carretera ya se había comenzado a construir con ayuda de la gerencia del Ferrocarril de Nariño que puso a disposición maquinaria como trituradoras, aplanadoras, camiones, taladros y

una compresora de aire (Corresponsal. “El avance de las obras publicas abre nuevas perspectivas a Nariño” El Tiempo, Vol. XX, No. 6676, Bogotá, 5 de mayo de 1930, pág. 6). A principios de 1932 faltaban 51 kilómetros por construir que se terminaron en septiembre de 1933 con un costo total de 540.000 pesos a razón de 10.580 pesos por kilómetro, logrando la comunicación de Pasto con el Océano Pacífico, de Pasto hasta Aguaclara por medio del ferrocarril había una distancia de 92 kilómetros y de Aguaclara hasta Tumaco por lanchones unos 17 kilómetros de navegación, recorrido que podría hacerse en menos de doce horas. (Editorial. “Puede inaugurarse mañana la vía de Ipiales a Diviso”, El Tiempo, Vol. XXIII, No. 7888, Bogotá, 15 de septiembre de 1933, pág. 3)

Comunicar a la intendencia del Chocó fue prioridad por los intereses económicos que habían puestos en el territorio, en 1931 se inició la carretera de Quibdó a Ciudad Bolívar, Antioquia en el trayecto de Tutunendo a Quibdó con presos como mano de obra (Editorial. “Se han iniciado ya los trabajos de carretera entre Quibdó y Bolívar.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7167, 14 de septiembre de 1931, pág. 6), para octubre de ese mismo año la carretera ya había sido construida hasta el puente de Río Negro, cuyas dimensiones fueron 36 metros de largo por 6 de ancho, una resistencia de hasta 30 toneladas y una duración mínima de 15 años, la madera para construir el puente fue sacada por los presos de las selvas aledañas (Samuel Copete, presidente de la junta, “Avanza la obra de la carretera de Quibdó a Bolívar actualmente.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7208, 25 de octubre de 1931, pág. 6). Comunicar al Chocó internamente y con el resto del país había sido una obligación olvidada por todos los gobiernos, se reconocía la importancia de construir carreteras como la de Quibdó – Ciudad Bolívar y la de Nóvita – Cartago que fueron autorizadas por la Ley 88 de 1931 pero los fondos nunca les eran asignados. Se reconocía que las vías necesarias para el desarrollo económico del Chocó eran: la de Quibdó-Ciudad Bolívar; la de Nóvita-Cartago, la de Istmina-Tadó-Pueblo Rico (Caldas) o “Camino de Guarato” y, la llamada Carretera interoceánica, que se esperaba comunicara los caudalosos ríos chocoanos Atrato y San Juan, facilitando de esa manera el paso de un mar a otro por el territorio nacional. Entre las dos primeras vías debía tener prioridad era la ruta Quibdó-Ciudad Bolívar, pues con ella se resolvería la unión de la capital intencional con un gran río navegable, el Atrato, permitiendo sacar parte del café de Antioquia y muchos otros productos. También se esperaba un incremento de la industria minera, robusteciendo así, el sistema monetario del Chocó y obteniendo un intercambio comercial serio y estable entre Antioquia y Chocó. Estas características cumplían con los

objetivos del gobierno nacional del momento, altamente interesado en construir “aquellas carreteras que tiendan a desarrollar la economía nacional y a comunicar al mismo tiempo la capital de la República con las capitales seccionales.” (Editorial. “El Chocó y sus vías de comunicación.” *El Tiempo*, Vol. XXIII, No.7893, 20 de septiembre de 1933, pág. 5). Por eso, en 1934 se nombró una comisión para estudiar cuál era la mejor ruta para comunicar a Quibdó con Bogotá, las opciones eran: Quibdó – Cartago con 286 kilómetros por construir; la de Quibdó – Ciudad Bolívar – Bolombolo 315 kilómetros y la de Tadó – Apía con 265 kilómetros de los cuales para la fecha ya estaban contruidos 85 y la de Quibdó – Apía que solo le faltaban 180 kilómetros (Corresponsal. “La vía Quibdó – Apía es la más corta para el viaje al chocó.” *El Tiempo*, Vol. XXIV, No. 8030, Bogotá, 06 de febrero de 1934, pág. 6). En ese sentido se le hizo una entrevista en junio de 1934 al señor Jorge G. Hoyos, experto en el tema, en la cual expresó que:

Istmina es, sin duda, el centro minero más importante de la Intendencia, y además, domina el codiciado de San Pablo punto importantísimo, para cuando sea posible la apertura de este nuevo canal interoceánico.

Vía Bolívar de Antioquia Istmina Bogotá. Es línea parte de Istmina, y pasa por Tadó, Categui, Quibdó, Bolívar, Mariquita, Armero, Cambao y termina en Bogotá. Tiene en total 766 kilómetros, de los cuales, 338 están en servicio, quedando por construir 428.

Vía Cartago (Istmina Bogotá). Esta línea sale de Istmina, pasa por Primavera, Nóvita, Carago, Manizales, Mariquita, Bogotá. Tiene un total de 628 kilómetros, de los cuales, 352 están ya contruidos y explanados, quedando por construir 276.

Vía Pueblo Rico (Istmina Bogotá). Parte de Istmina y pasa por Tadó, Playa de Oro, Santa Cecilia, Pueblo Rico, Apía, Viterbo, Manizales, Mariquita, y termina en Bogotá. Tiene extensión de 550 kilómetros de los que están contruidos 155, quedando por construir 195.

Al comparar estas tres rutas, resulta que la vía de Pueblo Rico, es 216 kilómetros más corta que la vía Bolívar y 78 más corta que la vía Cartago.

En cuanto a kilómetros por construir, tiene 233 kilómetros menos que la vía de Cartago. Además, atraviesa regiones más ricas y pobladas (Corresponsal, “La vía de Pueblo Rico es la más corta para ir al Chocó”, *El Tiempo*, 16 de junio de 1934, Vol. XXIV, No. 8157, 12.

La vía más conveniente de ser construida para comunicar al Chocó con el centro del país era entonces la de Pueblo Rico, según lo manifestado por el señor Hoyos. Sin embargo, a pesar del concepto del citado experto, finalizando 1934, la junta del Ferrocarril de Antioquia dio luz verde para iniciar la construcción del trazado de la vía Quibdó – Ciudad Bolívar, con lo que quedaría establecida la unión directa entre el Chocó y Antioquia, obedeciendo más a los intereses de la empresa y de la élite antioqueña en el Chocó, la gobernación de Antioquia recibió autorizaciones del gobierno nacional para iniciar los trabajos en la vía cuya extensión se calculó en 120 kilómetros aproximadamente (Corresponsal. “Se va a iniciar la obra en la vía de Quibdó.” *El Tiempo*, Vol. XXIV, No. 8275, 12 de octubre de 1934, pág. 6). Así, se iniciaron los trabajos en la vía a cargo del Ferrocarril de Antioquia con el aval del gobierno nacional y departamental impulsados por intereses privados de la empresa del ferrocarril quienes quedaban prácticamente con la exclusividad del intercambio comercial con el Chocó que a juicio de los directivos del Ferrocarril de Antioquia una de las más ricas de toda Colombia.

No es sino hasta finales de 1942 que se habla de la pronta terminación de la vía Quibdó-Ciudad Bolívar, cuando en diciembre de ese año el ingeniero jefe de las carreteras nacionales en Bolombolo, Camilo Ospina, declaró que la explanación en la obra estaba realizada y solo quedaban por consolidar 25 kilómetros. El sector Quibdó-Tutunendo, de más o menos 19 kilómetros, se había completado con obras provisionales debido en parte a la inmediata necesidad de la vía y a la escasez de hierro para la estructura de los puentes. De Tutunendo a Ciudad Bolívar se hicieron algunos arreglos de consolidación, y finalmente en el tramo de Bolombolo solo faltaba un último trayecto para darse por terminada la obra, quedando por satisfecha así la necesidad de comunicación con el Chocó. Necesidad justificada en las muchas riquezas mineras y forestales que a lo largo del siglo XX se descubrieron en esa región todavía casi virgen e inexplorada (Editorial. “Prácticamente terminada la carretera Quibdó-Bolívar.” *El Colombiano*, Vol. XXXI, No. 9347, 22 de diciembre de 1942, pág. 2). En febrero del año siguiente se comenzó la obra de empalme de los dos trayectos de la carretera Quibdó- Ciudad Bolívar, proyectada para darse al servicio en julio de 1943 tan pronto como estuvieran terminadas las obras de arte. La

extensión total de la carretera de Medellín a Quibdó fue de 273 kilómetros, la parte de Bolívar a Quibdó la construyó por contrato celebrado con el Ministerio de Obras Públicas, el doctor Luis F. Scarpetta, quien se encargó de la financiación de la obra (Muñoz Cano, Corresponsal. “En febrero se hará el empalme de la vía de Medellín a Quibdó.” *El Tiempo*, Vol. XXII, No. 11250, 13 de enero de 1943, pág. 10) Finalmente el tráfico de vehículos por carretera a Quibdó se produjo el 26 de agosto de 1943, aunque sin ser esto una inauguración formal u oficial. El plan era que la vía comunicara a Medellín con Quibdó usando el Ferrocarril de Bolombolo hasta la estación de Bolombolo y de allí el traslado se continuaría en automóvil (Muñoz cano, Corresponsal. “El 26 de agosto será inaugurada la carretera de Antioquia a Quibdó.” *El Tiempo*, Vol. XXIII, No. 11447, 30 de julio de 1943, pág. 10). [Ver](#).

Comunicar al Chocó con Antioquia y por esa vía con el resto del país permitió dinamizar la economía al ingresar al Chocó alimentos frescos desde Antioquia, Caldas y el Valle, actividad que desde la colonia se realizaba por Cartagena y Buenaventura por vía acuática. En estos puertos marítimos se adquirían artículos extranjeros como arroz, papa, conservas en latas y mercancías inglesas, francesas y norteamericanas, muchas de las materias primas eran más barato importarlas que comprarlas colombianas gracias al lento desarrollo vial (Mayor, 1989, 331). Por eso desde la apertura de la carretera se pudieron ingresar vía terrestre desde Antioquia mercancías de producción nacional, en un intento por activar la economía del país, además se pudieron comerciar los productos agrícolas y forestales del Chocó como arroz, plátano, banano, coco, pescado, grasas vegetales, fibras textiles, resinas, maderas, entre otros. Estos además de la apertura de un mercado para el café del suroeste antioqueño y norte de Caldas que propició al Chocó como región consumidora. En temas mineros se esperaba que la producción nacional se incrementara pues se conocía el gran potencial del Chocó en ese sentido y con la terminación de la vía el ingreso de maquinaria minera como molinos, monitores, bombas, motores y personal técnico experto en la materia se hizo posible. El acceso a esas nuevas tierras en el Pacífico traía consigo la posibilidad de poder cultivar nuevos terrenos aptos para la agricultura y la ganadería, con tierras fértiles, abundantes aguas y temperatura adecuada para producir cultivos tropicales. Y, por último, pero no menos importante, con la construcción de la carretera fue resguardada la soberanía nacional, pues la comunicación de Quibdó con el resto del territorio nacional hizo más fácil que las Fuerzas Armadas pudieran presentarse ante situaciones difíciles en aquel apartado

territorio¹⁰ (Editorial. “Terminada la vía Quibdó-Bolívar que une al Chocó con el resto del país.” El Espectador, Vol. LV, No. 10524, 09 de agosto de 1943, pág. 3). Por último, en 1946 se aprobó un nuevo plan de carreteras en el que se destinó la suma de 22.000.000 de pesos a la construcción de nuevas vías en todo el territorio nacional de los cuales 120.000 pesos fueron para la construcción de una vía que comunicara a Istmina con Quibdó (Editorial. “Fue aprobado el plan de carreteras.” El Tiempo, Vol. XXXV, No. 12344, 19 de enero de 1946, pág. 1).

Si bien la construcción de carreteras se hizo en todo el territorio nacional, el costado occidental de la República tuvo mayor atención del gobierno en tal sentido. La Troncal de Occidente fue alimentada con múltiples ramales, como se ha expuesto, vías que permitieron la interconexión de todo el occidente colombiano. Una de las principales razones o motivos para conectar estas comunidades, pueblos y ciudades fue el intercambio de materias primas, alimentos y artículos manufacturados, es decir, desde el Estado se buscó facilitar la creación de redes de mercado, que permitieran de manera directa el fortalecimiento de la economía nacional.

Por su parte la **Troncal del Centro** atravesaba el país de sur a norte por más o menos el centro del país si se sigue la línea de las tres cordilleras, partía de Florencia, Caquetá y finalizaba en Riohacha, La Guajira, en su trayecto pasaba por Garzón y Neiva, Huila y por Valledupar, César. El objetivo de esta troncal era comunicar al sur-centro del país con la Costa Atlántica, buscar salida al mar, crear comunicación de Neiva con el Pacífico e intercomunicar al sur del país con Bogotá; la división por sectores de los trabajos se hizo así: *sector* Florencia- Garzón- Neiva; *sector* Valledupar- Riohacha. Veremos cómo se comunicaron poblaciones y centros económicos del centro sur y centro norte del país muy de la mano con la comercialización de café. “producto al cual la economía colombiana se aferró en el siglo XX como el producto más productivo de exportación.” (Henderson, 2006, 4). Se sabe que la producción de café durante el siglo XX estuvo más ligada al occidente del país es preciso anotar que en la zona centro también había producción

¹⁰ Como sucedió el primero de septiembre de 1932, cuando fuerzas peruanas apoyadas e instigadas por la casa comercial Arana y la oligarquía de la provincia de Loreto, en desacuerdo desde un principio con el tratado de límites con Colombia acordado en 1922, ocuparon el puerto amazónico de Leticia, lo que tuvo como conclusión un breve conflicto armado. Con el fin de vencer a los peruanos, Colombia, que no tenía comunicación terrestre transitable con Leticia, tuvo que hacer uso de una embarcación de la United Fruit Company para transportar al ejército desde la costa caribe hasta el extremo oriental del país, luego, remontando el río Amazonas hasta Leticia. David Bushnell, *Colombia: una nación a pesar de sí misma* (Bogotá: Planeta Colombiana Editorial S.A, 1996), 254. Este acontecimiento tuvo un impacto social de largo plazo, pues se hizo evidente la necesidad de reforzar las comunicaciones con las fronteras internacionales, lo que a su vez impulsó la construcción de vías de penetración. Marco Palacios, *Entre la legitimidad y la violencia, Colombia, 1875-1994* (Bogotá: Banco de la República-Biblioteca Luis Ángel Arango, 2003), 143.

cafetera y los cultivadores tenían más obstáculos para sacar el grano. Tanto así que la inserción más a fondo de las haciendas cafeteras en el mercado internacional particularmente de la economía campesina que se desarrolló en las regiones colonizadas por los antioqueños impulsó la expansión rápida y sostenida del mercado interno, forjó un ejército de asalariados temporales para las cosechas del grano y para las obras públicas requeridas en el comercio, los servicios y el transporte, lo que sentó las bases para el desarrollo de un mercado para la industria generando procesos de urbanización creciente hasta el punto que para los años veinte del siglo XX se comenzó a socavar la estructura de las viejas haciendas y a precipitar una diferenciación dentro de la economía campesina, consolidando a su vez irreversiblemente la acumulación capitalista a nivel nacional (Kalmanovitz, 1989, 114). Aunque hablar de economía o acumulación capitalista es un poco desproporcionado para el tipo de economía que se tenía para ese momento en el país que se basaba en la renta de la tierra sin mayor inversión, creación de puestos de trabajo o transformación de materias primas.

En el sector **Florencia- Garzón- Neiva** hubo avances rápidamente, el sector Neiva – Gigante fue inaugurado el 7 de agosto de 1930 en un recorrido de cuatro horas, fue construido por el ingeniero departamental Zolio Rivera bajo el amparo del gobernador Max Duque Gómez, a la inauguración del tramo asistieron el gobernador, sus secretarios, el obispo de Garzón, el ingeniero Londoño, el director de educación, el tesorero y el administrador de las rentas departamentales además de algunos empleados públicos y varios vecinos de la región; el acto inaugural estuvo mediado por la bendición por parte del obispo al puente de Nariño, ubicado a las afueras de Gigante, y un discurso del gobernador en el que elogio los esfuerzos de la comunidad para comunicar al sur del Huila con Neiva y Bogotá por automóvil (Corresponsal.

“Solemnemente se inauguró la carretera de Neiva a esta población.” El Tiempo, Vol. XX, No.6770, 08 de agosto de 1930, pág. 6). La vía logró comunicación entre Neiva y Garzón, pese a que solo se podían tráficos ligeros porque no estaba construida con las especificaciones técnicas para una vía que se proyectaba fuera la principal para el intercambio entre el sur y el norte del Huila, razón por la cual se encargó al ingeniero de la zona hacer los estudios necesarios para su mejoramiento y optimización (Pedro G. Camacho, ingeniero civil. “El Huila y sus vías públicas.” El Tiempo, Vol. XX, No.6880, 26 de noviembre de 1930, pág. 4). Si se recuerda, en 1930 el gobierno nacional dividió al país en diez zonas para la construcción y administración de las vías de comunicación, así:

- Zona de Garzón: Vías Florencia, Altamira, Garzón, Neiva y Garzón, La Plata, Caloto.
- Zona de San Lorenzo: Vías Facatativá, Cambao, San Lorenzo, Convenio, Dorada, Sonsón; Convención, Ibagué y San Lorenzo, Manizales.
- Zona de Bogotá: Vías Bogotá, Facatativá; Bogotá, Fusagasugá, Melgar, Girardot; Bogotá, Villavicencio, y Bogotá, Villapinzón.
- Zona de Tunja: Vías Villapinzón, Tunja, Concepción, Carare, Noroeste (desde Puente Nacional hasta Bucaramanga), Progreso, Cravo y Cocuy, Capitanejo.
- Zona de Pamplona: Vías Concepción, Pamplona, Cúcuta, Puente Internacional, Cúcuta, Ocaña, Río Magdalena, Sarare.
- Zona de Fonseca: Vías Riohacha, Valledupar, El Banco y Valledupar, Fundación.
- Zona de Cartagena: Vías Barranquilla, Cartagena, Tolú, Sincelejo, Chinú; Chinú, Montería y Sincelejo, Magangué.
- Zona de Medellín: Vías Medellín, Cañasgordas, Yarumal, Puerto Valdivia, Medellín, Sonsón, Medellín, Bolívar (Antioquia), Quindío.
- Zona de Buga: Vías Cartago, Nóvita; Villegas, Cartago; Cali, Popayán, Río Mayo: Ibagué, Armenia; Calarcá, río Barragán, Morrillo y del Moscopán.
- Zona de Pasto, Buesaco, río Mayo; Pasto. Espino, El Diviso; Espino, Rumichaca y Ramal de Barbacoas (Editorial. “La organización para carreteras y caminos nales.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6784, 22 de agosto de 1930, pág. 3).

En 1931 hubo un desencuentro entre el gobernador del Huila y el ministro de obras públicas respecto a un plazo que fue solicitado por el Ministerio para entregar al departamento el trazado definitivo en el sector de carretera entre Gigante y Rioloro. El problema fue el siguiente: después de que se venció el primer plazo fijado por la comisión del Gobierno Nacional sin resultados, el gobernador del departamento, Antonio María Paredes decidió hacer una inspección personalmente con ayuda de ingenieros departamentales y con base en esos resultados ordenó reanudar los trabajos que habían sido suspendidos dos meses atrás por orden del ministro de obras públicas. La diferencia entre los planes de trabajo de uno y otro ejecutivo fue que la línea adoptada por los ingenieros del departamento, en cabeza de Zolio Rivera, planeaba una carretera que partiera del puente sobre la quebrada La Honda, unos kilómetros al sur de Gigante con curvas que se salían de las especificaciones del Ministerio, ya que no aceptaban curvas menores a 20

metros de radio, y la carretera tenía una curva de 13 metros de radio y la otra de 14 metros con una pendiente máxima de 7% para ganar altura del llano de El Potrero, características rechazadas por los ingenieros nacionales por determinación del Ministerio de Obras Públicas, quienes preferían trazar la carretera por una línea que buscaba un camino de herradura ya existente y acortaba la distancia unos 400 metros.¹¹ Sin embargo, como el objetivo era comunicar rápidamente a los pueblos del sur con el Huila, el gobernador y el ingeniero jefe del departamento decidieron asumir la responsabilidad desobedeciendo al ministro de obras y ordenar la inmediata iniciación de los trabajos, de todas maneras la carretera se estaba construyendo con fondos del departamento, la iniciativa del gobernador contó con el respaldo de todos los huilenses. Los trabajos comenzaron inmediatamente, tres cuadrillas de obreros trabajaron en el puente sobre la quebrada el Gigante y después se asignaron dos cuadrillas más para trabajar en la prolongación, para un total de 150 obreros que terminarían la obra en seis meses quedando listo el empalme con la sección de Rioloro y estableciéndose comunicación directa entre Bogotá y Garzón en un recorrido de día y medio (Oliverio L. Borrero, corresponsal. “Pronto se podrá viajar de Bogotá a garzón en un día”. *El Tiempo*, Vol. XXI, No. 7109, Bogotá, 18 de julio de 1931, pág.6). Buscando la manera más efectiva, práctica y rápida de construir las vías en el departamento, en junio de 1932 el ingeniero Daniel Hernández, jefe de la sección de carreteras de Garzón, llegó a Neiva con un equipo de maquinaria, compuesto de niveladoras, escarificadoras, elevadoras de arado, tractores, palas mecánicas, compresores y otras, con el propósito iniciar la construcción de la carretera Neiva-Garzón. Esto se consideró como un avance importante, ya que el uso de maquinaria aceleraría el proceso de construcción dejando atrás

el espectáculo desconsolador de aquellos trabajadores que (...) partían, una a una, al golpe de pesadas almádanas, las piedrecillas innúmeras que forman el macadam de nuestras carreteras; ni aquellos cordones de carretilleros vaciando a las profundas cañadas, una tras otra, las porciones exiguas de tierra contenidas en sus carretillas en el propósito

¹¹ Según Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, dichas especificaciones puntualizaban que los trazados de las vías podían tener pendientes muy reducidas, máximo 6%, curvas con un radio mínimo de 30 metros y 8 metros de ancho. Características que hacían aumentar considerablemente la longitud de la vía y ocasionaban altos costos de construcción y mantenimiento. Costos que se fueron reduciendo a medida que las vías cambiaban sus características, gracias a la incursión de vehículos automotores y el desuso de carros de tracción animal. Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 59.

desconsolador de construir los gigantescos terraplenes que forman la explanación de nuestras vías.

Unos años después, en 1937 se construyó una vía que complementó la comunicación de Neiva con el sur del Huila, la de Altamira – Pitalito pasando por Pericongo y Timaná (Agencia, Ariel. “El Huila quedara con una completa red vial dentro de poco.” *El Tiempo*, Vol. XXVI, No. 7381, 31 de mayo de 1937, pág. 1). Fue construida por administración delegada bajo la dirección de Enrique Arciniegas (Restrepo Cano, Corresponsal, “La carretera a Pitalito estará terminada dentro de pocos días totalmente.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9418, 16 de noviembre de 1937, pág. 10); la sección Pericongo – Pitalito de 200 kilómetros se inauguró el 10 de enero de 1938. A nivel nacional la formó parte de la vía que uniría a Bogotá con Pasto, pasando por San Agustín y Buesaco, Nariño. A esta última se le conoció con el nombre de Carretera Bolivariana iniciada cuatro años antes, en 1934, bajo la gobernación del doctor Benigno Velasco Cabrera y continuada por el gobernador e ingeniero Ricardo Dussa (Alonso Muñoz. “Se inauguró la carretera bolivariana hasta Pitalito.” *El Espectador*, Vol. V, No. 8805, 12 de enero de 1938, pág. 6). Respecto a la inauguración de esta carretera, el entonces presidente Alfonso López Pumarejo (1934-1938) se refirió así en un telegrama enviado al gobernador del Departamento del Huila:

Gobernador. – Neiva. – Complacido correspondo a su telegrama del 8, en que me comunica que acaba de inaugurar en mi nombre la carretera a Pitalito. Al finalizar, mi mandato constitucional, veo con singular satisfacción como se da término a las obras que garantizan la prosperidad de los pueblos y la vida económica y social de la nación y como los departamentos antes olvidados o desdeñados, encuentran bajo el nuevo régimen las oportunidades que les faltaban para desarrollarse normalmente. En los últimos meses mi gobierno, como en los anteriores, me será singularmente grato continuar prestando atención constante a los intereses del Huila. Atento saludo, presidente López (García. “Mensaje del presidente López sobre la carretera a Pitalito.” *El Espectador*, Vol. V, No. 8809, 17 de enero de 1938, pág. 6)

En octubre de 1940 se inauguró el puente de La Laguna sobre la vía en cuestión en jurisdicción del municipio de Pitalito, lo que significó un paso importante para la comunicación de Garzón con el sur occidente del país (Corresponsal. “El puente de La Laguna en Pitalito se inaugura el 13.” *El Tiempo*, Vol. XXX, No. 10431, 08 de octubre de 1940, pág. 10). Otra vía de

interconexión regional construida en la época fue la carretera Colombia-Baraya, el contrato luego firmado al despacho del gobernador del Huila, Ricardo Dussan B por el presidente de la República, Alfonso López Pumarejo (1934-1938) y aprobado por el Consejo de Estado para comenzar la obra en diciembre de 1937 con él se otorgaba por administración delegada la construcción de la vía y la financiación estuvo a cargo del departamento (Sin firmar. “La construcción de la vía Colombia-Baraya se iniciará muy pronto.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9383, 11 de noviembre de 1937, pág. 10). El propósito de la vía era que hubiera desarrollo comercial, ganadero y agrícola en la región (Corresponsal. “Avanzan los trabajos de la carretera de Colombia a Baraya.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9316, 02 de septiembre de 1937, pág. 6). Sin embargo, hubo que esperar hasta 1939 para que el Ministerio de Obras Públicas entregara a la nación 17 kilómetros de esta carretera, construida siguiendo las especificaciones dadas por el Ministerio para esta clase de vías. El trayecto entregado formaba parte de la llamada Carretera Bolivariana (Nicolás Restrepo Cano, Corresponsal. “El Departamento hizo entrega a la nación de 17 kilómetros de vías.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9798, 06 de enero de 1939, pág. 11).

Lograr **comunicar a Florencia**, Caquetá con el resto del país era una prioridad para el gobierno nacional desde muy temprano en la década de 1930. Por eso, en septiembre de 1931 el ministro de gobierno, el general Agustín Morales Olaya en una entrevista dada al periódico *El Tiempo* declaró que se estaba construyendo una carretera que permitiera la comunicación entre Bogotá y la capital de la comisaria del Caquetá, pasando por Neiva, Huila y que dicha carretera se estaba construyendo con la participación de los presos; los trabajos comenzaron donde el departamento del Huila había dejado los que le correspondían, cerca de Gigante en dirección hacia Rioloro en el sur en una población llamada Guadalupe desde donde los trabajos hasta Florencia serían más fáciles, para acelerar las obras se llevó al sitio 400 hombres (Sin firmar. “Es un hecho la comunicación por ruedas con el Caquetá.” *El Tiempo*, Vol. XXI, No. 7156, 03 de septiembre de 1931, 3), así las cosas en octubre de 1932 se inició la construcción de un camino carretable desde Campoalegre, lugar situado entre Florencia y Garzón, hasta San Vicente, sobre las cabeceras del río Caguán cuyas aguas permiten la navegación en lanchas hasta la desembocadura en el Caquetá, con esto se esperaba facilitar la comunicación del Alto y Bajo Putumayo con Bogotá, pues la desembocadura del río Caquetá permitía la navegación hasta La Pedrera (Editorial. “Termina pronto la vida directa de Bogotá al Bajo Putumayo.” *El Tiempo*, Vol. XXIII, No. 7697, 05 de marzo de 1933, pág. 3) ubicada sobre la margen derecha del río Caquetá, en el

actual Departamento del Amazonas ([ver](#)). En diciembre de ese mismo año en la carretera entre Garzón y Florencia se contaban ya 1.500 obreros y se proyectaba la participación de 2000 con la llegada de algunos que estaban construyendo el puente de Yunguita, con el objetivo de llegar a Altamira en dos meses, de ahí a Gabinete los trabajos se hicieron de manera satisfactoria por lo que se esperaba que el trayecto se pudiera dar al servicio en febrero de 1933, después de Gabinete el tramo que seguía era llegar a Sucre que se consideraba de muy difícil construcción, aun así para la fecha se comenzaron a instalar los campamentos para comenzar los trabajos lo más pronto posible; en el trayecto de Sucre a Venecia los trabajos se estaban haciendo en toda la extensión de la vía esperando terminarlos también en febrero (Editorial. “En dos meses habrá tráfico por ruedas hasta Florencia.” *El Tiempo*, Vol. XXII, No. 7607, 03 de diciembre de 1931, pág. 1). En 1934 la zona de Florencia recibió una partida de 96.000 pesos par la continuación de las obras, la cifra fue calculada teniendo en cuenta la longitud de cada vía y el número total de kilómetros que se debía atender en cada una de acuerdo con un informe dado por el director de carreteras y ferrocarriles, Enrique Uribe Ramírez al ministro de obras públicas sobre las obras de 1933 y el programa de vías de 1934 que incluía las cantidades de dinero que debían ser invertidas en ellas (Sin firmar. “Cuales son las vías que se construirán en el año 1934.” *El Tiempo*, Vol. XXIII, No. 7954, 20 de noviembre de 1933, pág. 1). En 1934 se empezó a prestar más atención a las vías que se tenían iniciadas en el sur, como la de Polonia¹² a Neiva, de Neiva al puerto de Venecia sobre el río Orteguaza y la ya mencionada de Pasto a Puerto Asís (Sin firmar. “Avanzan los trabajos de la vía de Pasto a Puerto Asís.” *El Tiempo*, Vol. XXIV, No. 8085, 04 de abril de 1934, pág. 3). Esta repentina preocupación por comunicar al sur del país tuvo origen en el conflicto con Perú (1932 – 1933) ya que gracias a la falta de comunicación con esa parte del país, la soberanía nacional se vio amenazada. Entonces se comprendió que:

El espíritu nacional, la idiosincrasia colombiana, las costumbres y tradiciones no se imponen si no por la colonización colombiana. El respeto a nuestras autoridades y el amor a nuestra patria en esos territorios no arraigara mientras el elemento colombiano no supere en número al hostil elemento peruano (Ricardo Arboleda. “La vía más corta al Putumayo.” *El Tiempo*, Vol. XXII, No. 7549, 06 de octubre de 1932, pág. 12).

¹² Población situada al norte de Neiva cercana a la población de Villavieja y Aipe, pueblos situados a margen del río Magdalena.

Lograr la defensa de la soberanía nacional y la colonización de los lugares más despoblados requiere de vías de comunicación por eso se pensó que una de las maneras más prácticas para llegar a la Amazonia en ese momento, era a través del río Putumayo, al cual se podía llegar de dos maneras. La primera era a través de la vía que salía de Neiva, pasando por Garzón y Florencia, continuando por el río Orteguaza hasta el río Caquetá llegando por este a La Tagua para atravesar el Putumayo y llegar a un sitio llamado Caucajá hoy conocido como Puerto Leguizamo, esta vía se planteó con las siguientes longitudes: Neiva-Garzón, 107 kilómetros; Garzón-Florencia, 126 kilómetros²⁰⁵; Florencia-Puerto Arango (sobre el río Orteguaza)- La Tagua, 260 kilómetros; La Tagua-Cuacayá, 25 kilómetros, con un total de 518 kilómetros. La otra forma de acceder era por el occidente colombiano, por la vía de Popayán-Pasto-Mocoa-Puerto Asís. Con una distancia total de 482 kilómetros, divididos así: Popayán-Pasto 268 kilómetros; Pasto-Mocoa 120 kilómetros; Mocoa - Puerto Asís 94 kilómetros (Ricardo Arboleda. “La vía más corta al Putumayo.” El Tiempo, Vol. XXII, No. 7549, 06 de octubre de 1932, pág. 12). Gracias a estas inquietudes se intensificaron las obras en el sur del país, y para el año 1938 se proyectaba que las vías nacionales tuvieran una longitud total de 5.663 kilómetros. Años más tarde, en 1945 se decretó una comisión de estudios y proyectos para una carretera que debía conectar a Florencia, capital de la comisaria del Putumayo con Florencia. Dicha comisión estaba integrada por un ingeniero jefe, cuyo sueldo era de 600 pesos y un ayudante con 450 pesos de sueldo. Con esta vía se pretendía que el desarrollo llegara a regiones inexploradas e inexploradas del territorio colombiano (Editorial. “Gran Carretera entre Florencia y Mocoa se hará.” El Tiempo, Vol. XXXV, No. 12097, 17 de mayo de 1945, pág. 8).

Así como en el occidente y norte del país se buscaba salida al mar por el Pacífico y por el Atlántico, en el centro sur también se quería una salida marítima por el **Océano Pacífico** para sacar la producción cafetera del departamento del Huila por allí. En 1925 la mitad del café colombiano se exportaba por Barranquilla haciendo uso del río Magdalena a falta de otras vías de comunicación, y el 30% por Buenaventura por la falta de vías hacía el puerto, situación que cambió con la construcción de infraestructura vial y adecuación de la capacidad de embarque y manejo de los puertos marítimos con una nueva orientación y volúmenes de comercio, así en 1950 se logró exportar por Buenaventura el 64% del café y por barranquilla el 29.7%, y para 1960 ya se exportaba por Buenaventura 88.6% y por Barranquilla solo el 3.5%, lo que explica no solo el aumento de vías de comunicación sino la consolidación de la zona occidental del país

como área cafetera (Machado, 1988, 287-289). En la zona centro del país la industria cafetera se inició en el norte departamento del Huila con propietarios de grandes haciendas de arrendatarios y en el sur del Tolima con jornaleros, con el tiempo se fueron desarrollando importantes concentraciones parcelaria de menor tamaño que las haciendas (Arango, 1982, 83). En ese contexto, como ya se dijo, la función de las vías de comunicación, en particular de los ferrocarriles, fue la de integrar a las áreas cafeteras con los puertos de embarque, apena vinculando lo mercados internos (Ocampo, 1987, 196). A tal grado que, según José Alvear, sin el café el ferrocarril no hubiera sido económicamente posible (Sanín, 2008, 238). Opinión compartida por Salomón Kalmanovitz:

(..) El significado económico del café fue enorme: generó el más grande excedente económico hasta entonces conocido en la historia del país, el cual se expresó en divisas que sirvieron para financiar el capital fijo de la industria que venía surgiendo en otras partes del país (Kalmanovitz, 2010, 122).

Capital que también sirvió para el financiamiento de la infraestructura de transporte que termino por unificar el mercado interno con la construcción de troncales en todo el país. El café como artículo de mercado tiene unas particularidades que le permitieron bonanza en la difícil economía colombiana como la resistencia a los altos costos de transporte del país, que poco a poco fueron haciéndose más razonables gracias a las vías que se iban construyendo, especialmente desde los centros productores del grano con el río Magdalena y los océanos. En este punto cabe mencionar que la gran cantidad de vías que se construyeron en lugares con producción cafetera obedeció a que el gobierno nacional dio a la Federación Nacional de Cafeteros la posibilidad de que algunos impuestos del mercado de café no se fueran a las arcas del estado sino que fueran aprovechados por la Federación para educación, investigación, salubridad y financiamiento de vías en las regiones donde se cultivaba el grano. Por eso el nivel de desarrollo industrial alcanzado estuvo estrechamente ligado al despegue cafetero pues en ese momento el café significó para la economía colombiana la integración al comercio internacional, aunque no fue suficiente para acelerar el crecimiento económico de manera importante (Kalmanovitz, 2010, 122 – 197) si logró estabilizar el crecimiento económico a través de las exportaciones hacia el exterior e internamente integró económica y físicamente las regiones mediante construcción de vías de transporte terrestre (García, 2014, 39 – 45).

La vía al Pacífico significaba una salida corta, rápida y económica al exterior, permitiría ofrecer el café a un mejor precio además de poder adquirir artículos de importación que fueran necesarios para la expansión económica de la región a un mejor precio que los que llegaban por el Atlántico. Comunicar a Neiva con el Pacífico era necesario para lograr ese objetivo, para eso se propusieron tres vías: Garzón-La Plata-Popayán; Garzón-La Plata-Caloto-Cali y Neiva-Palermo-Palmira. La primera de las opciones fue descartada por ser la más larga, la más costosa y con más inconvenientes. La vía Garzón-La Plata-Caloto-Cali contaba con una longitud de 200 kilómetros, subiendo hasta una altura de 4.200 metros, siendo la distancia de Caloto a Cali de 56 kilómetros, por lo que la longitud total de esa vía, desde Garzón a Cali sumaba 256 kilómetros, de los cuales para el momento había ya construidos en terreno plano, en el Valle del Cauca, 39 kilómetros, requiriéndose sin embargo dos puentes, uno sobre el río Cauca y otro sobre el río Magdalena, para esta se destinaron 200.000 pesos (Editorial. “Fue aprobado el Plan de Carreteras.” El Tiempo, Vol. XXXV, No. 12344, 19 de enero de 1946, pág. 1). La última opción, Neiva-Palermo-Palmira tendría una longitud total de 176 kilómetros ascendiendo hasta una altura de 3.800 metros, de Palmira a Cali estaban construidos con anterioridad 17 kilómetros por lo que la longitud total de la vía sumaría 193 kilómetros. Desde Neiva hasta Cali esta ruta ya tenía construidos en el departamento del Huila alrededor de 35 kilómetros que habían costado cerca de 300.000 pesos, estando para entonces ya construidos los puentes sobre el río Cauca y Magdalena. Se consideró, en el momento que esta sería quizás la mejor opción, pues resultaba la más económica, la más corta y la que beneficiaría a la mayor cantidad de habitantes y a la mayor extensión de tierra productiva, puesto que todo el comercio del sur del Tolima y norte del Huila, que con anterioridad se abastecía en Girardot, pasaría a abastecerse en Neiva (Luis A. Lara R. “La carretera del Huila al Valle del Cauca.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7052, 22 de mayo de 1931, pág. 8). Sin embargo, finalmente la comunicación de Neiva con el Océano Pacífico terminó construyéndose por Garzón-La Plata-Caloto-Cali. La primera sección de Garzón – La Plata de 58 kilómetros estuvo a cargo del ingeniero Pío Poveda, fue inaugurada el 20 de agosto de 1931, con ella se logró establecer comunicación con regiones agrícolas y ganaderas pues desde su diseño buscó responder a la necesidad de un mayor flujo de tránsito más pesado de automóviles y mercancías (Nicolás Restrepo Cano. “La carretera de La Plata a Garzón será inaugurada mañana.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9662, 20 de agosto de 1938, pág. 6). Otro complemento de la red vial del sur del país fue la carretera Venecia – Tres Esquinas de la que dependía el desarrollo económico del Caquetá, sobre todo en momentos de sequía del río Orteguzza en los que no se podía navegar (Escobar, Corresponsal. “Se termino el trazado de la carretera entre Venecia y Tres Esquinas.” El Tiempo, Vol. XXVIII, No. 10023, 22 de agosto de 1939, pág. 10). En 1946 fue aprobado un nuevo plan de carreteras nacionales

que designó un empréstito de 1.200.000 pesos para la aceleración de los trabajos en la zona de ampliación y rectificación de Guadalupe-Florencia, y la construcción de la vía de Florencia hasta Tres Esquinas sector que una vez terminado permitiría la continuación de las obras hacia La Tagua, en donde la carretera se conectaría con los ríos del sur, quedando así unido el centro del país con la región del Amazonas (Editorial. “Fue aprobado el Plan de Carreteras.” El Tiempo, Vol. XXXV, No. 12344, 19 de enero de 1946, pág. 1).

Al norte, estaban las vías Riohacha-Valledupar-Fundación y Santa Marta-Sierra Nevada (Editorial. “4.524 kilómetros mide hoy la red de carreteras nacionales.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9355, 11 de octubre de 1937, pág. 3) pensadas para comunicar al norte con el centro del país y con la capital por la vía Ocaña – Valledupar, iniciada en 1937 (Lozano, Corresponsal. “Se inició ya el trabajo de la carretera que ira de Ocaña a Valledupar.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9120, 22 de febrero de 1937, pág. 6). Las obras de construcción de la carretera Riohacha-Valledupar-Fundación inició con un decreto firmado por Miguel Abadía Méndez el 31 de diciembre de 1929, en ese momento le fueron asignados 300 pesos y fue puesta bajo la dirección del ingeniero administrador Daniel Hernández (Editorial. “Ayer fueron reorganizadas algunas de las principales vías nacionales.” El Tiempo, Vol. XIX, No.6557, 01 de enero de 1930, pág. 16). Como ya hemos dicho, los recursos para las obras eran limitados y el gobierno nacional tenía que hacer maromas para distribuir los recursos existentes muchas veces obedeciendo a cuestiones más políticas que económicas, por eso en 1931 la prensa nacional le propuso al gobierno que la renta de las perlas extraídas en Riohacha, cuyo valor pasaba los 100.000 pesos, fuera invertida en la terminación de la carretera de Riohacha a Valledupar, tal como se hacía en otros lugares del país, por ejemplo para la terminación de la carretera Popayán-Pasto se usaba el 50% del producto de los ferrocarriles del Pacífico y Central del Norte, y la participación correspondiente en las explotaciones petrolíferas del territorio del Carare, en Santander, con el producto de las esmeraldas que se extraían de allí. (Editorial. “La carretera Riohacha-Valledupar es una de las más interesantes.” El Tiempo, Vol. XIX, No. 7200, 17 de octubre de 1931, pág. 14). En 1934 fue inaugurada la carretera Fundación – Valledupar con la presencia del gobernador del Magdalena, el inspector de obras públicas, el contralor y el personero departamental (Corresponsal. “La vía Valledupar a fundación va a ser inaugurada en agosto.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8199, 28 de julio de 1934, pág. 6). Pero no es hasta dos años más tarde que la vía se termina completamente pues en enero de 1936 apenas se iniciaron los trabajos para terminar un sector faltante de dicha vía entre Caracolí y Camperucho, la sección estuvo a cargo del ingeniero Castro (Editorial. “Ayer

se inauguraron ocho kilómetros de la carretera de El Mortiño.” El Tiempo, Vol. XXV, No.8718, 03 de enero de 1936, pág. 8). Una vez hecho esto el siguiente reto era comunicar a Valledupar con el río Magdalena por eso en 1938 el Consejo Nacional del Vías aprobó el trazado de la carretera Sabanalarga – Manatí pasando por Leña y Cascajal (Goenaga, Corresponsal. “El consejo de vías aproo la carretera de Sabanalarga-Manatí.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9758, 25 de noviembre de 1938, pág.10). No fue hasta junio de 1941 que se inauguró la carretera Sabanalarga – Cascajal – Leña construida por la administración Lafaurie, logrando con ella comunicación directa entre Barranquilla y Puerto Giraldo, sobre la margen izquierda del río Magdalena, desde donde se planeaba lograr comunicación con Salamina por medio de Ferry, en Salamina se encontraba ya construida una carretera que comunicaba con Fundación, Valledupar y Riohacha, logrando comunicación de toda la región caribe con el centro sur del país (Goenaga, Corresponsal. “El quince se inaugura la gran carretera a puerto Giraldo.” El Tiempo, Vol. XXXI, No. 10671, 09 de junio de 1941, pág.14). Es preciso anotar que las vías en esta parte del país se construyeron más por necesidades surgidas en el momento que por una planeación genuina o preocupación manifiesta del gobierno central por comunicar e integrar territorialmente. Las necesidades más evidenciadas por el gobierno central estribaron mayormente en establecer presencia estatal en regiones quizá más apartadas del territorio nacional, y sobre todo en diversificar y comercializar productos que se producían en los territorios del centro del país, especialmente el café, que para entonces despuntaba como el producto estrella de la economía colombiana, y que demandaba financiar obras de infraestructura para colocar a Colombia en el mapa de la economía internacional exportadora. Por otra parte, el norte del país se hallaba quizás técnica y vialmente más integrada por disposición e interés estatal, no con Valledupar y La Guajira, sino con Cartagena y Barranquilla, ciudades para entonces protagonistas en las relaciones establecidas con el noroccidente colombiano, de tradición minera desde el siglo XIX y cafetera desde inicios del siglo XX, mediante su conexión vial a través de la Troncal de Occidente, lo mismo que con el extranjero en su calidad de ciudades portuarias.

Por último la **Troncal Oriental** que atraviesa el territorio nacional de sur a norte por el costado oriental desde el centro del país hasta la Costa Caribe, parte de Girardot, Cundinamarca y termina en Santa Marta, Magdalena y Barranquilla Atlántico, pasando por Fusagasugá, Bogotá, Tunja, Pamplona, Cúcuta, Ocaña, Chiriguaná, Becerril, Valledupar, Fundación, Salamina, Puerto Giraldo y Sabanalarga, para llegar a Barranquilla, y para llegar a Santa Marta, se siguió hacia el norte desde

Fundación por la vía de Aracataca-Ciénaga, el objetivo era comunicar la capital del país con el Océano Atlántico. Los sectores para los trabajos fueron estos: sector Girardot-Fusagasugá-Bogotá; sector Bogotá-Tunja-Pamplona-Cúcuta-Ocaña; sector Ocaña-Costa Caribe. Lograr comunicar estas poblaciones significaría un gran avance en el sentido de unificación tanto geográfica como socialmente, gracias a que “grandes masas de población desconectadas hoy [1940] o mal comunicadas se pondrán en contacto permanente desde Bogotá hasta el Caribe, naciendo a influjos de este estrecho contacto social nuevas industrias y perspectivas económicas para todos.” (Editorial. “La carretera La Ceiba-Abrego.” *El Tiempo*, Vol. XXX, No. 10482, 28 de noviembre de 1940, pág. 5).

El **sector Girardot – Fusagasugá – Bogotá** comenzó con la construcción de la sección Bogotá – Fusagasugá cuya construcción había sido iniciada 40 años atrás, pero en 1930 el entonces presidente Enrique Olaya firmó un decreto por medio del cual ordenó todo el personal que debía atender las diferentes vías nacionales, a la sección Bogotá – Fusagasugá se le asignó al inspector administrador José Miguel Sánchez con un sueldo de 180 pesos mensuales y al cajero contador Manuel J. Reyes cuyo sueldo mensual fue de 120 pesos (Editorial. “Ayer fueron reorganizadas algunas de las principales vías nacionales.” *El Tiempo*, Vol. XIX, No. 6557, 1 enero de 1930, pág. 16), además del trabajo obrero de una colonia de presos de la cárcel de El Bermejil del departamento de Cundinamarca; para agosto de ese año a la vía solo le faltaban 4 kilómetros ser terminada (Sin firmar. “La carretera Sibaté-Fusagasugá.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6710, 8 de junio de 1930, pág. 13) y 400 jornaleros que según la junta de la ciudad serían duplicados por cuenta de los habitantes de la provincia de Sumapaz y los terratenientes de la región (Editorial. “Enorme entusiasmo por la carretera Bogotá-Fusagasugá.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6772, 10 de agosto de 1930, pág. 7). Sumado a los fondos destinados para las obras de construcción, el gobierno nacional hizo un aporte para el sostenimiento de lo ya construido y afirmaba una noticia del periódico *El Tiempo* que “El entusiasmo que reina por esta carretera es tan grande que hasta los niños de las escuelas públicas están contribuyendo con sus centavos para impulsar los trabajos.” (Editorial. “Enorme entusiasmo por la carretera Bogotá-Fusagasugá.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6772, 10 de agosto de 1930, pág. 7).

Las obras se llevaron a cabo en dos direcciones, de Fusagasugá a Bogotá y en el sentido contrario de manera que para septiembre de 1930 solo faltaba empalmar las partes para que las ciudades quedaran unidas por una carretera de 64 kilómetros que se podían recorrer en dos horas y media

(Corresponsal. “Avanzan activamente los trabajos de construcción de la carretera.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6798, 5 de septiembre de 1930, pág. 6). El 12 de diciembre de 1930 sucedió la primera entrada de vehículos automotores en la ciudad de Fusagasugá con motivo de la apertura de la vía que comunicaba a esta ciudad con Bogotá, como parte del acto inaugural se organizó un desfile de automóviles y motocicletas, cuyo punto de salida fue el frente del Parque de la Independencia (Editorial. “Inauguración de la carretera a Fusagasugá.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6896, 12 de diciembre de 1930, pág. 13). En el momento del desfile las condiciones de la carretera establecían que, en el trayecto entre Bogotá y San Miguel, faltaba todavía por construirse debidamente un trayecto de 3 kilómetros, que implicaba muy bajo costo; el trayecto de San Miguel a La Aguadita estaba totalmente afirmado y en excelentes condiciones, y de La Aguadita a Fusagasugá la obra se encontraba completamente terminada, lo que fue demostrado con el desfile, que a pesar de la lluvia que cayó duramente ese día se pudo llevar a cabo (Editorial. “Inauguración de la carretera a Fusagasugá.” El Tiempo, Vol. XX, No.6899, 15 de diciembre de 1930, pág. 14). Para Completar ese sector faltaba construir la vía de Fusagasugá a Girardot, pero para 1932 todavía no se tenía claridad sobre cual ruta debía tomar la vía, al respecto la Federación Nacional de Cafeteros opinaba que se debía hacer por Melgar porque sería de gran ayuda para los productores del grano en ese municipio por tener el mercado en Girardot. En la región entre Melgar y Fusagasugá se producía anualmente más de 250.000 sacos cuyo costo se incrementaba por falta de vías adecuadas para el transporte (Corresponsal. “Es de enorme urgencia la construcción de la vía Melgar-Fusagasugá.” El Tiempo, Vol. XXII, No. 7495, 13 de agosto de 1932, pág. 6).

Hay que decir que dada la necesidad de transportar café que tuvo el departamento de Cundinamarca en marzo de 1931 los diputados Manuel Marulanda, Julio Gaitán y otros, presentaron a la Asamblea de Cundinamarca un proyecto de Ordenanza por medio del cual se disponía la construcción de una carretera en las principales regiones cafeteras de dicho Departamento. La Asamblea de Cundinamarca, ordenaba allí:

Artículo 1º. – La gobernación del departamento procederá a construir, o a terminar la construcción de las siguientes carreteras: La que va de la población de Pacho a empalmar con el ferrocarril de Cundinamarca; la que partiendo de Salto de Tequendama, por la margen izquierda del río Bogotá, va a Viotá a empalmar con la que de allí sigue a Portillo; la que de Fusagasugá va a Melgar, a empalmar con la que de esta población va a Girardot.

/ Artículo 2°. – Asimismo construirá los siguientes ramales: uno que de la carretera de Fusagasugá a Melgar vaya a la población de Arbeláez (Corresponsal. “Quince carreteras van a terminarse en Cundinamarca.” El Tiempo, Vol. XXII, No. 7310, 6 de febrero de 1932, pág. 3); otro que partiendo de la población de La Mesa y pasando por Tena y San Antonio, vaya a empalmar con la carretera que del Salto va a Viotá, y otro que partiendo de la población de Anapoima empalme con la misma carretera Salto-Viotá. / Artículo 3°. – Los trazados y construcción de tales carreteras y ramales se harán de acuerdo con la que aconsejen los estudios técnicos de los ingenieros que nombre la gobernación, procurando que beneficien lo más posible las regiones cafeteras y que su costo de construcción, de conservación y de recorrido sean lo menos que pueda alcanzarse dentro de tales condiciones. / Artículo 4°. – Es imperativo para la gobernación, en la inversión de los fondos que se destine para obras públicas, dar preferencia a la construcción de las carreteras destinadas a facilitar y abaratar el transporte del café; y tal preferencia debe darse en relación con la importancia de la producción de café de cada una de esas regiones (Manuel Marulanda y Julio Gaitán. “La prolongación del Ferrocarril del Norte.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 6976, 4 de marzo de 1931, pág. 8).

A principios de 1934 la carretera estaba prácticamente terminada haciendo falta solo 200 metros de explanación y el montaje de algunos puentes, el principal sobre el río Sumapaz. La vía completa medía 138 kilómetros y 800 metros (Corresponsal especial. “Los dos sectores de la vía a Bogotá están ya a punto de empalmarse.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 7999, 6 de enero de 1934, 6). En ese momento la obra paso de ser responsabilidad de la nación a estar en manos de la gobernación de Cundinamarca que destinó 40.000 pesos para la terminación de la vía con el afirmado completo y demás obras de arte (Editorial. “El departamento terminara la vía Bogotá-Girardot.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8017, 24 de enero de 1934, pág. 5). Finalmente la vía fue inaugurada el 1 de mayo de 1934 con la presencia del presidente Enrique Olaya (Editorial. “El Dr. Olaya inaugura hoy la carretera Bogotá-Girardot.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8111, 30 de abril de 1934, pág. 1). Tal como ya hemos mencionado antes, las vías eran construidas pero el sostenimiento siempre quedaba a la suerte por es, solo cuatro años después de su inauguración, en enero de 1938 la vía ya se encontraba en completo estado de abandono, tanto así que se asemejaba a una “mala trocha para ganado.” Por eso desde la prensa se pidió al Ministerio de Obras Públicas que se invirtiera en la conservación de la vía de gran importancia para que el

comercio de las regiones aledañas pudiera llegar al mercado de Bogotá, además los daños en los automóviles al transitar por una vía en esas condiciones eran incalculables (Editorial. “Una carretera abandonada.” *El Espectador*, Vol. V, No. 8805, 12 de enero de 1938, pág. 4).

Girardot era una ciudad bisagra tanto por su ubicación geográfica como por ser puerto sobre el río Magdalena, por eso en 1933 la asamblea del Tolima expidió la ordenanza No. 47 por medio de la cual se autorizó al gobierno departamental para iniciar la construcción de una carretera que uniera a Ibagué con Girardot, para comunicar a la capital del Tolima con Bogotá, pasando por las estaciones Buenos Aires, Gualanday, Chicoral y Espinal (Simón E. Younes, Corresponsal. “Hay entusiasmo por la pronta construcción de la vía Ibagué-Girardot.” *El Tiempo*, Vol. XXIII, No. 7767, 16 de mayo de 1933, pág. 6), esto pese a que la legislación prohibía construir vías carreteras cercanas o paralelas a las estaciones de los ferrocarriles; el costo de las obras iba a ser costeadado por la gobernación del Tolima y por la Cámara de Comercio de Ibagué (Agencia Ariel. “Dentro de seis meses hay carretera de Girardot a Ibagué.” *El Tiempo*, Vol. XXV, No. 7182, 29 de septiembre de 1936, pág. 10); además, sobre la vía se construyó un puente metálico sobre el río Coello cuya construcción estuvo bajo la dirección del ingeniero jefe de obra Alfonso Pulecio, se dio al servicio el 18 de febrero de 1940 (Corresponsal. “El puente metálico sobre el Coello se inaugurará en breve.” *El Tiempo*, Vol. XXX, No. 10201, 18 de febrero de 1940, pág. 10).

A Ibagué se le quiso conectar no solo con el río Magdalena vía Girardot sino también con el centro sur del país dándole salida a la Troncal del Centro, para eso se construyeron las vías Chicoral – Espinal y Chicoral – Guamo uniendo a Neiva, Ibagué y Bogotá. En ese sentido en septiembre de 1939 se terminó la vía de Girardot a El Espinal y Chicoral (Editorial. “La carretera Chicoral El Espinal acaba de llegar a este puerto.” *El Tiempo*, Vol. XXVIII, No. 10033, 1 de septiembre de 1939, pág. 10) y solo unas semanas más tarde se inaugura la carretera Ibagué – Guamo, quedando completa toda la ruta (Corresponsal. “La carretera Ibagué-Guamo se inaugurará en el próximo sábado.” *El Tiempo*, Vol. XXVIII, No. 10074, 12 de octubre de 1939, pág. 10), además, para lograr el funcionamiento óptimo de la vía se construyó el puente metálico de Chicoral en enero de 1940 (Corresponsal. “próximamente será terminada la obra del puente Chicoral.” *El Tiempo*, Vol. XXIX, No. 10166, 14 de enero de 1940, pág. 10). Partiendo del eje que era Girardot se construyó la carretera hasta Cunday – región cafetera por excelencia – que se comunicó de esta manera con el resto del país (Corresponsal. “Faltan tres kilómetros para la terminación de la carretera a Cunday.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9729, 27 de octubre de 1938,

pág. 10), la vía estaba lista respecto a las obras complementarias pues en 1935 se había inaugurado un puente interdepartamental sobre el río Fusagasugá que tenía 80 metros de luz, estructura metálica y resistencia para camiones hasta de 12 toneladas, tuvo un costo de 20.700 pesos (López Guevara, Corresponsal. “La inauguración del puente sobre el río Fusagasugá será hoy.” *El Tiempo*, Vol. XXV, No. 8674, 17 de noviembre de 1935, pág. 2).

La carretera de Bogotá a Girardot se construyó por la vía de Melgar tal como lo habían recomendado la Federación Nacional de Cafeteros, sin embargo, como ruta alterna se construyó la carretera Salto-Viotá-Girardot como recomendación del Concejo de Tocaima al gobernador de Cundinamarca con la intención de tener un camino carretable que comunicara a esa ciudad con Girardot, las obras requerían pocos recursos porque por la vía ya transitaban algunos automóviles y buses (Corresponsal especial. “Se pide el estudio de la vía carretable de Tocaima hasta Girardot”, *El Tiempo*, Vol. XXII, No. 7322, 18 de febrero de 1938, pág. 6), para enero de 1939 la obra ya presentaba avances en el trayecto de 9 kilómetros entre Mesitas del Colegio y El Triunfo construidos por la empresa Sociedad General de Constructores. La vía logro acortar el trayecto Bogotá – Girardot en 33 kilómetros con respecto a la vía por Melgar. La vía alterna atravesaba una de las regiones más fértiles de Cundinamarca gracias al riego del río Bogotá, recurso hídrico que hacía de esa región una de las más productoras en industria y agricultura donde había industria cafetera, azucarera y forestal, estaban allí el ingenio azucarero de San Antonio, la fábrica de cementos Diamante y centros cafeteros de densa producción, en el trayecto se construyó un puente de 14 metros de luz en piedra arcada (Sin firmar. “El gobernador inauguro la vía de Las Mesitas a El Triunfo ayer.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9808, 16 de enero de 1939, pág. 3). La carretera fue terminada de manera parcial en 1943 con un total de 120 kilómetros de los cuales 60 fueron pavimentados, para julio de ese año solo faltaba por construir el puente de Calandaima y el puente colgante sobre el río Portillo de 60 metros de luz, doble vía y uno de los más grande de esas características en el departamento (Editorial. “Nueva vía unirá a Girardot con Bogotá, dentro de veinte días.” *El Tiempo*, Vol. XXXIII, No. 11430, 13 de julio de 1943, pág. 2). La vía fue dada al servicio en la sección Bogotá – Viotá el 23 de julio de 1943 cuando el puente sobre el río Calandaima ya estaba al servicio, la pavimentación llegaba hasta el kilómetro 50 a la altura del corregimiento la Pradilla. La carretera tenía 10 metros de ancho, es decir, era doble vía (Antonio Suarez. “Hoy se dio al servicio el primer tramo de la nueva vía a Girardot.” *El Espectador*, Vol. LV, No. 10510, 23 de julio de 1943, pág. 6). La carretera fue inaugurada de

manera oficial el 22 de agosto de 1943 por el gobernador del departamento, Abelardo Forero Benavides y por su secretario de obras públicas, ingeniero Álvaro González Bernal (Editorial. “3 nuevas carreteras se inauguran en Cundinamarca durante este mes.” *El Espectador*, Vol. LV, No. 10523, 7 de agosto de 1943, pág. 1).

El **sector Bogotá-Tunja-Pamplona-Cúcuta-Ocaña** conectaría a Bogotá y el departamento de Cundinamarca con los departamentos de Boyacá y Norte de Santander mediante una gran troncal que interconectara a las ciudades principales, además de construir la capilaridad necesaria para conectar a las ciudades de menor categoría con el sistema vial principal, la función de la capilaridad era lograr comunicación terrestre con territorios apartados o con menor volumen poblacional como pueblos, veredas, sitios y caseríos. En marzo de 1930 la asamblea de Boyacá autorizó un empréstito de 3.000.000 de pesos para impulsar cuatro de las más importantes carreteras intermunicipales que se estaban ejecutando en ese momento. La primera la de *Cusiana* que iba hacia Tamara, Casanare pasando por Sogamoso y la Laguna de Tota, en un principio se conocía como la carretera a Casanare y terminaba en el puerto de Orocué sobre el río Meta. En 1936 la vía llegaba hasta la Laguna de Tota en la rica región salinera de Pajarito. Desde Sogamoso a la cabecera del Llano eran 115 kilómetros que tomaban alrededor de tres horas (Corresponsal. “La carretera a Casanare por la vía de Sogamoso se empezó a construir.” *El Tiempo*, Vol. XXVI, No. 8923, 31 de julio de 1936, pág. 3). Al departamento de Boyacá le correspondía construir un trayecto de 18 kilómetros entre Sogamoso hasta la Laguna de Tota en el alto de El Buitrero (Editorial. “Los primeros 18 kilómetros de la vía al Cusiana se entregarán pronto.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9433, 2 de enero de 1938, pág. 2). A esa vía la tributaban otras carreteras como la de Chámeza, la de Labranzagrande que llevaba a Yopal, la que comunicaba a Casanare con el puerto de Orocué, la de Labranzagrande a Nunchía sobre la que se construyó un puente colgante sobre el río Payero en noviembre de 1937 con 43 metros de luz, torres de mampostería de piedra labrada y pegada con cemento (Hofmann Liévano, Corresponsal. “Fue inaugurado un puente sobre el río Payero en el camino a los Llanos.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9386, 14 de noviembre de 1937, pág. 10). La segunda fue la *Carretera del Progreso* en su construcción contó con la participación de los habitantes de Ramiriquí que en 1930, en vista de la suspensión de sus trabajos, tomaron la iniciativa de macadamizar con recursos propios el sector entre el puente Camacho y la capital de la provincia de Márquez. En enero de 1938 se inauguró el puente Guayas en el sector de Tunja a Miraflores que era la obra más costosa y difícil

que tenía la carretera (Sánchez Gil. “La carretera de Ráquira fue terminada el sábado.” El Espectador, Vol. L, No. 8810, 18 de enero de 1938, pág. 8). En mayo de ese mismo año se inauguró la carretera hasta Miraflores con una obra total de 95 kilómetros (Hofmann Liévano, Corresponsal. “El presidente López inaugura la carretera de Miraflores.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9557, 8 de mayo de 1935, pág. 1).

La tercera la *Carretera del Centenario* que se desprendía de la del Carare en la población de Arcabuco, en mayo de 1930 tenía construidos 19 kilómetros, 3 macadamizados y 7 que no necesitaban adición de afirmado quedando por construir solo 5 kilómetros para la llegada de la obra a la población de Tinjacá. La construcción de la vía estuvo bajo la dirección de ingeniero Manuel Medina, el cajero Campo Elías Forero y el inspector general de trabajos Luis Francisco García. Los recursos para su construcción fueron tomados en un 45% del producto de licores fermentados en la región (Corresponsal. “Los trabajos de la carretera del centenario progresan eficazmente.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6684, 13 de mayo de 1930, pág. 6). A pesar de los avances iniciales en 1936 todavía se estaban discutiendo los planos finales que debían ser aprobados por el Consejo de infraestructura del Departamento (Macare, Corresponsal. “Quedaron terminados los trabajos de la carretera de Torres”, El Tiempo, Vol. XXVI, No. 8881, 19 de junio de 1936, pág. 6) Finalmente, la carretera de 102 kilómetros que unía a la ciudad de Tunja con las poblaciones de Arcabuco, Leiva, Sutamarchán, y Tinjacá, con el ramal que conducía a Ráquira y Chiquinquirá fue inaugurada el 27 de febrero de 1937 por el gobernador del departamento de Boyacá, Castro Martínez (Macare, Corresponsal. “La vía del Centenario será inaugurada por el gobernador el sábado.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9122, 24 de febrero de 1927, pág. 6). Por último, la *Carretera de Virolín o Torres*, que debía unir a la población de Duitama con el departamento de Santander. De ella en 1934 faltaban por construirse 20 kilómetros en Santander en terreno plano, y otros 20 en Boyacá. Se tenía proyectado que una vez la obra estuviera terminada Bogotá quedaría comunicada con Bucaramanga y Puerto Wilches (Roberto Amaya. “Solo faltan cuarenta kilómetros para unir a Bogotá con Wilches.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8083, 2 de abril de 1934, pág. 10). Esta carretera fue inaugurada oficialmente el 20 de septiembre de 1936 por el gobernador de Boyacá y sus secretarios (Tavera, Corresponsal. “Boyacá y Santander quedan unidos por la carretera de Virolín.” El Tiempo, Vol. XXVI, No. 8973, 19 de septiembre de 1936, pág. 6).

En el sector **Norte de Santander** se construyeron varias vías tributarias a la Troncal de Oriente como la que comunicaría a Cúcuta con el Puente Internacional Simón Bolívar ubicado sobre el río Táchira, inaugurada el 12 de octubre de 1933 (Sin firmar. “La vía de Cúcuta a la frontera se inaugura el doce.” El Tiempo, Vol. XXIII, No. 7913, 4 de noviembre de 1933, pág. 3). La pavimentación de la vía, terminada en diciembre de 1940, estuvo a cargo de la Compañía Constructora de Carreteras que subcontrató a la Compañía de Ingenieros Constructores S.A., empresa especializada en la pavimentación, para el trabajo se utilizó maquinaria importada por el Ministerio de Obras Públicas (Editorial. “La vía de Cúcuta al Puente Internacional fue inaugurada.” El Tiempo, Vol. XXX, No. 10491, 7 de diciembre de 1940, pág. 17). Otra vía importante fue la construida entre Cúcuta y Gramalote – importante municipio productor de Café (Sin firmar. “Próximamente quedara terminada la carretera de Cúcuta a Gramalote.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7142, 20 de agosto de 1931, pág. 6).

En la región también se construyó la carretera de Pamplona a Bucaramanga que fue aprobada por el Plan de Obras Públicas en 1933 (Editorial. “Aprobado el Plan de Obras Públicas.” El Colombiano, Vol. XXII, No. 6117, 13 de septiembre de 1933, pág. 1). En febrero de 1934 se le destinó un presupuesto de 150.000 pesos con el fin de iniciar las obras en el sector correspondiente al departamento de Santander (Editorial. “Pronto se inician los trabajos en la vía de Bucaramanga-Pamplona.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8051, 27 de febrero de 1932, pág. 3), y para junio de ese mes se autorizó al ingeniero Francisco Villamizar comenzar los trabajos (Corresponsal. “Hay entusiasmo por la construcción de la vía Pamplona-Bucaramanga.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8191, 20 de julio de 1934, pág. 6), el 19 de septiembre con un contingente de 200 trabajadores y una apropiación mensual de 25.000 pesos mensuales (Corresponsal. “Reina gran entusiasmo por la obra de la vía Pamplona-Bucaramanga.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8250, 17 de septiembre de 1934, pág. 6). La vía tenía una longitud total de 130 kilómetros que se podían recorrer en cuatro horas y media, en 1935 faltaba por terminar un empalme de cuatro kilómetros entre los dos sectores que se construían, de Bucaramanga a Pamplona y de esa ciudad a la primera, su importancia radicaba en la optimización de la exportación de café de la región de Santander que hasta entonces se transportaba a lomo de mula hasta la Troncal Central del Norte, también se esperaba impactar en el precio de la gasolina que era muy costosa en Santander debido al gran trabajo que significaba su transporte desde Bogotá (Editorial. “La carretera de Pamplona-Bucaramanga.” El Tiempo, Vol. XXV, No. 8661, 4 de

noviembre de 1935, pág. 8). Por último, está la carretera de la Pacificación con la que se pretendía comunicar a Cúcuta con Salazar, Arboledas y Cucutilla, en 1934 fue inaugurado un tramo de 9 kilómetros entre Salazar y Laguna quedando pendientes solo 11 kilómetros para llegar a Cúcuta (Corresponsal. “Nueve kilómetros de la vía de Salazar a Cúcuta e inauguran.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8199, 28 julio de 1934, pág. 6) que se concluyeron en abril de 1935 (Sin firmar. “La vía de Salazar se inaugura a fines del próximo mes de abril.” El Tiempo, Vol. XXV, No. 8405, 21 de febrero de 1935, pág. 8), en mayo del siguiente año se dieron al servicio otros cuatro kilómetros entre Salazar y Arboledas (Corresponsal. “Fue inaugurado un trayecto de la vía Salazar-Arboledas.” El Tiempo, Vol. XXVI, No. 8839, 8 de mayo de 1936, pág. 14). Finalmente, la carretera de la Pacificación fue inaugurada en febrero de 1938, al acto asistieron delegaciones especiales de Salazar, Arboledas, Cucutilla, Bochalema y otros municipios. También hizo presencia el gobernador de Norte de Santander (Guerrero. “Inaugurada la carretera de la Pacificación ayer.” El Espectador, Vol. L, No. 8826, 5 de febrero de 1938, pág. 6).

En el **sector Cúcuta a Ocaña** existían dos opciones para la vía. La primera era Gramalote – Lourdes – Sardinata – Villa Caro, la segunda era La Ceiba – Abrego. En 1931 se inauguró la vía entre Cúcuta y gramalote (Sin firmar. “Próximamente quedara terminada la carretera de Cúcuta a Gramalote.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7142, 20 de agosto de 1931, pág. 6), para luego ser empalmada con la de Sardinata cuyo trazado fue hecho por Gabriel Uribe (Luis Villa Corresponsal. “El arranque de pamplona es la vía indagada.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8151, 10 de junio de 1934, pág. 6). En 1936 se dieron al servicio 18 kilómetros de la vía hacia Lourdes de gran importancia comercial porque era una solución a los momentos de sequía del río Magdalena en verano (Corresponsal. “La construcción de la vía Ocaña-Gramalote avanza rápidamente.” El Tiempo, Vol. XXVI, No. 8865, 3 de junio de 1935, pág. 16). De manera complementaria los trabajos también se hicieron en dirección Ocaña – Cúcuta, en 1934 la obra contaba con un ingeniero jefe, un presupuesto mensual de 10.000 pesos y el apoyo de 300 obreros (Corresponsal. “La vía de Cúcuta a Ocaña se comenzará dentro de muy poco.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8176, 5 de julio de 1934, pág. 6). Entre Ocaña y Abrego el tramo estuvo casi listo en marzo de 1941, faltado “el sector de Lourdes-Sardinata y luego de Sardinata-Abrego, para empalmar en esta con la que se comunica a Ocaña y que ya está construida...” (Aristóbulo Verjel. “La construcción de la carretera de Cúcuta a Sardinata comienza hoy.” El Tiempo, Vol. XXXI, No. 10590, 18 de marzo de 1941, pág. 3). La vía fue inaugurada por el

gobernador Hernández Bautista e impulsada por el presidente Eduardo Santos (Gustavo Buenahora. “La carretera entre Sardinata y Gramalote ha sido inaugurada.” El Tiempo, Vol. XXXI, No. 10713, 22 de julio de 1941, pág. 10). Otra parte de la vía de La Ceiba a Abrego fue trazada a finales de 1940 con un presupuesto de 600.000 pesos, los trabajos comenzaron en el kilómetro 30 donde estaba una carretera construida por el departamento de Santander, estableciéndose comunicación entre Bucaramanga y Rionegro con el mar vía Santa Marta (Zarate Moreno, Corresponsal. “Se iniciaron los trabajos de la carretera al mar, ayer.” El Tiempo, Vol. XXX, No. 10481, 27 de noviembre de 1940, pág. 10). Comunicación que hasta la construcción de esa vía solo podía darse por el río Magdalena. En 1946 se destinaron al tramo 400.000 pesos mediante la Ley 17 de 1945 ya mencionada anteriormente (Editorial. “Fue aprobado el Plan de Carreteras.” El Tiempo, Vol. XXXV, No. 12344, 19 de enero de 1946, pág. 1). De Ocaña al Mar fue la solución presentada por el Ministerio de Obras Públicas para el problema del departamento de Norte de Santander al no tener salida al mar, con la construcción de la vía quedarían unidos los Santanderes con el departamento del Magdalena y el puerto de Santa Marta. En 1939 la troncal de Oriente tenía una extensión de 2.023 kilómetros desde Florencia, Caquetá, en ese año se establecieron tres frentes de trabajo en la Troncal Oriental: Lourdes – Ocaña; Ocaña – Chiriguana y Chiriguana-Ocaña, en la vía a Santa Marta, para acelerar los trabajos que faltaban:

Carretera troncal oriental—Sector Cúcuta-Ocaña-Santa Marta.			
	Long. total	Long. const.	Long. Por constr.
Cúcuta-Ocaña , .	227	120	107
Ocaña-La Paz , .	325	170	155
La Paz-Fundación- Santa Marta , ..	284	228	56
Totales , . . .	836	518	318

Tabla 1. Corresponsal. “Dos carreteras para unir la costa atlántica al interior del país.” El Tiempo, Vol. XXVIII, No. 9997, 27 de julio de 1939, pág. 1.

En agosto de 1940, el ministro de Obras Públicas dictó una resolución para la organización de trabajos de estudio en el sector Chiriguana – El Carmen que dictaba la conformación de una comisión de estudio que debía estar formada por un ingeniero jefe con sueldo mensual de 500

pesos, un ingeniero ayudante con sueldo de 350 pesos y un habilitado-almacenista con un sueldo de 200 pesos, a quienes se les dio un plazo máximo de cuatro meses para la entrega de los estudios (Editorial. “Sector de la carretera Troncal de Oriente será construido próximamente.” El Tiempo, Vol. XXX, No. 10386, 24 de agosto de 1940, pág. 7). En Chiriguana se hizo conexión con una vía correspondiente a la Troncal Central en su tramo *Valledupar-Riohacha*, pasando por Rincón Hondo, Becerril y Agustín Codazzi (Lozano, Corresponsal. “Se inicio ya el trabajo de la carretera que ira de Ocaña a Valledupar.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9120, 22 de febrero de 1937, pág. 6). Con lo que quedó establecida la comunicación entre nororiente del país con la Costa Caribe.

Del lado de la Costa Caribe la vía Fundación – Valledupar fue inaugurada en agosto de 1934 (Corresponsal. “La vía Valledupar a Fundación va a ser inaugurada en agosto.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8199, 28 de julio de 1934, pág. 6). Luego se buscó comunicar a Fundación con Barranquilla, para tal fin se eligieron dos rutas, una a cada lado del río Magdalena, sobre la margen derecha el primer tramo de 54 kilómetros llegó a Pivijay en febrero de 1938, desde ahí se siguió hasta San Antonio hasta llegar a Barranquilla (Corresponsal. “Se inauguro un tramo de la vía a Fundación.” El Espectador, Vo. L, No. 8834, 15 de febrero de 1938, pág. 6). Ahora, sobre la margen izquierda se hicieron dos vías paralelas buscando a Puerto Giraldo, la más cercana al río pasaba por Soledad, Malambo, Sabanagrande, Santo Tomas y Palmar de Varela y puso en comunicación a la región agrícola más importante del departamento del Atlántico con Barranquilla. Fue construida bajo la dirección del ingeniero Navarro Llano director de la sección de Obras Públicas Departamentales, con un costo de 4000 pesos por kilómetro y un total de 60.000 pesos (Goenaga, Corresponsal. “Doce kilómetros de la carretera a Palmar de Varela inaugurados ayer.” El Tiempo, Vol. XXVIII, No. 10023, 22 de agosto de 1939, pág. 10). La otra paralela construida en la margen izquierda del río Magdalena comenzó a funcionar el 15 de junio de 1941 comunicando a Baranoa – Sabanalarga – Cascajal – Leña, el trayecto para cruzar el río se hacía con Ferry-boat (Goenaga, Corresponsal. “El quince se inaugura la gran carretera a Puerto Giraldo.” El Tiempo, Vol. XXXI, No. 10671, 9 de junio de 10671, pág. 14).

La Troncal de Oriente tenía por objetivo comunicar a Bogotá y al oriente del país con el mar caribe buscando salida con el Puerto de Santa Marta y el de Barranquilla, comunicación que hasta 1940 se hacía por el río Magdalena que no era navegable todo el año lo que representaba un serio problema para el desarrollo del comercio y la economía de una gran parte del país. Por eso la

opinión pública y la prensa insistió en la importancia de las obras porque se esperaba que la carretera oriental al mar pudiera resolver el problema de las comunicaciones en el oriente del país, vinculando grandes territorios agrícolas y pecuarios cuya desconexión impedía la operación económica. En 1941 la carretera contaba con 702 kilómetros construidos en el entre Bogotá y Cúcuta. En ese momento la Troncal de Oriente era la única conexión directa de Barranquilla con el interior del país por la vía Fundación-Salamina-Sabanalarga, que para entonces estaba construida (Goenaga, Corresponsal. “Dos grandes vías comunicaran a la costa con el interior.” *El Tiempo*, Vol. XXXI, No. 10780, 27 de septiembre de 1941, pág. 10).

A finales de 1944 solo hacían falta 85 kilómetros para terminar la Troncal de Oriente, de esta manera: 25 kilómetros en el sector de La Sanjuana, frente a Sardinata, rico municipio ganadero del norte de Santander y puente neurálgico en la explotación de la industria petrolera y 60 kilómetros entre la histórica ciudad de Ocaña y el puerto de Riohacha (Editorial. “Muy Pronto se Termina la Gran Carretera que Unirá a Bogotá con la Ciudad de Santa Marta.” *El Tiempo*, Vol. XXXIV, No. 11885, 15 de octubre de 1944, pág. 3). En 1946 se hicieron campañas en favor de la terminación de la vía, a saber:

Para Bogotá su unión directa con el Mar Caribe y la exuberante zona agrícola conocida como “Zona Bananera” además de los recursos de variado género que la Gran Troncal de Oriente presenta a todo lo largo de su desarrollo, y de las posibilidades que abre para el negocio del transporte, para el turismo, etc., significa poderosos factores de progreso y altos significados de intercambio humano y mercantil. El viaje Bogotá-Santa Marta se puede cumplir, pues, antes de seis meses, en el rápido espacio de tres días, atravesando cinco departamentos y visitando cuatro capitales: Tunja, Bucaramanga, Cúcuta y Santa Marta. Esto sin mencionar otros atractivos núcleos sociales e interesantes municipios de toda la región oriental.

Sigue:

Por ello los departamentos orientales, concentrando todas sus energías en una acción conjunta, tienen ahora como único objetivo la rápida terminación de esta gran vía. Los beneficios nacionales que se obtendrán son de tan declarada importancia, que ante la magnitud de la solución resulta superfluo enumerarlos. (Editorial. “Muy Pronto se

Termina la Gran Carretera que Unirá a Bogotá con la Ciudad de Santa Marta.” El Tiempo, Vol. XXXIV, No. 11885, 15 de octubre de 1946, pág. 3).

Por último, el **sector Boyacá – Río Magdalena o carretera del Carare** tenía por objetivo comunicar a Boyacá con el río Magdalena, el occidente colombiano y la costa Atlántica vía Puerto Berrio y Barrancabermeja obviando la difícil navegación por Magdalena como en el paso del El Ciego (Corresponsal viajero. “De dos carreteras está pendiente hoy la región oriental de la nación.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7296, 23 de enero de 1932, pág. 9). Las obras en la carretera del Carare se dividieron en cuatro secciones: Vélez-Landázuri inaugurada en 1934 con una extensión de 55 kilómetros tardando su construcción año y medio; Landázuri-Quintana contratada con Arturo Arcila Uribe, tenía una extensión de 26 kilómetros proyectados para entregarse en agosto de 1934 cuando terminaba el contrato; Quintana-Puerto Aquileo, contratada con Scarpeta; y Puerto Aquileo-Puerto Berrío, contratada con De La Calle (Corresponsal. “Inaugurado el primer sector de la carretera del Carare.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8060, 8 de marzo de 1934, pág. 9). A inicios de 1930 el gobierno nacional destinó recursos para la construcción de esta carretera en su sección Tunja – Vélez, se designó al ingeniero administrador Rafael Páez con un sueldo de 200 pesos, al cajero contador Vicente Barrera con un sueldo de 150 pesos y la organización de los obreros (Sin firmar. “Ayer fueron reorganizadas algunas de las principales vías nacionales.” El Tiempo, Vol. XIX, No. 6557, 1 de enero de 1930, pág. 16), además se encargó al departamento de Santander por la carencia de recursos provenientes del gobierno nacional, la construcción de la sección de 25 kilómetros de Vélez – Helida, evitando así que los adelantos alcanzados en la obra se perdieran (Corresponsal. “La provincia está satisfecha por las labores de la asamblea dptal.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6644, 30 de marzo de 1930, pág. 7). La carretera establecía una distancia de 250 entre Tunja y Puerto Berrío que podrían recorrerse en ocho horas y hasta Barrancabermeja, distante a 270 kilómetros en unas diez horas de viaje (Sin firmar. “El dr. Rodríguez habla sobre las obras importantes para Boyacá.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6788, 26 de agosto de 1930, pág. 6).

En febrero de 1932 se iniciaron los trabajos en la sección Vélez – río Magdalena con el trabajo de 300 hombres desocupados del departamento de Santander (Corresponsal. “Dos carreteras más iniciaron trabajos ayer.” El Tiempo, Vol. XXII, No. 7307, 3 de febrero de 1932, pág. 3). La importancia de esta vía era la necesidad que tenían los pueblos del altiplano cundiboyacense de encontrar salida comercial para los productos que producían, hasta la década de 1930, el

departamento de Boyacá carecía de salida al río Magdalena que hasta entonces fue la principal vía del país, circulando por allí el 80% del comercio exterior. Desde 1873 el ingeniero W. Ridley, por iniciativa Aquileo Parra, estudió la ruta del ferrocarril del Carare con el objetivo de encontrar una salida rápida y de bajo costo que facilitara el comercio exterior y el intercambio departamental de Boyacá, así como lograr la comunicación de los centros productores con los consumidores. Varios administradores del departamento buscaron solución a este problema proponiendo la construcción de un ferrocarril cuyo costo era superior a los recursos del país y a la cuantía de su tráfico, así las cosas, la solución más económica y rápida fue la construcción de una carretera, por eso en 1928 se destinaron a la obra de seis metros de ancho y 110 kilómetros faltantes la suma de 2.200.000 pesos a razón de 20.000 pesos por kilómetros, sin embargo, en 1932 el gobierno nacional en procura de bajar costos determinó que la vía debía tener cuatro metros de ancho, reduciendo el presupuesto en por lo menos un 33% llegando a 1'280.000 pesos (Boyacense. "La carretera del Carare." *El Tiempo*, Vol. XXII, No. 7312, 8 de febrero de 1932, pág. 4). Gracias a las políticas proteccionistas del gobierno nacional el mercado de la costa Atlántica se consideró preparado para ser consumidor de los productos de Boyacá, caudal que bien podía abastecer a los departamentos de la costa, a Antioquia, parte de Caldas y de Santander, regiones que hasta el momento debían consumir productos del exterior debido al aislamiento de departamentos ampliamente productores como Boyacá. Gracias a este aislamiento se había concebido la nación como un reducto excluyente identificado como una lengua, por creencias religiosas comunes y por un vago culto hispanizante que enfatizaba los rasgos anteriores. A fines del siglo XIX las producciones domésticas, que eran la base "industrial" del país, como los tejidos ordinarios comenzaron a jugar un papel importante en los intercambios internos (Colmenares, 1989, 260) fueron protegidas por leyes de la Regeneración, como la Ley 40 de 1880 que protegerían actividades como la zapatería, la fabricación de muebles y la talabartería mediante la elevación de los derechos de aduana a productos extranjeros similares base "industrial" del país, como los tejidos ordinarios comenzaron a jugar un papel importante en los intercambios internos (Mayor, 1989, 316).

En el departamento de Boyacá el costo de vía había sufrido menos oscilaciones que el resto del país entre 1918 y 1934 cuando en otros departamentos tales índices se duplicaron en diez años; y que con motivo de la aplicación de la Ley de emergencia, dichos índices, que bajaron en las ciudades cercanas a las costas, permanecieron prácticamente estables en Tunja, demostración

clara de que sobre los precios de su producción no influyen en Boyacá diferentes factores a los de su propio consumo y a la cuantía de sus cosechas. Por ejemplo, cuando el país importaba 32.000 toneladas de trigo al año de lugares a miles de kilómetros, cuyo costo derivado del transporte a través de los puertos marítimos sumaba 2.000.000 de pesos, en Boyacá se perdía el trigo a pesar de que consumidores a 400 kilómetros de distancia compraban el artículo a 130 pesos tonelada, circunstancia que muestra la existencia de un grave problema de integración territorial cuya solución era la construcción de medio de comunicación (Boyacense. “La carretera del Carare.” El Tiempo, Vol. XXII, No. 7312, 8 de febrero de 1932, pág. 4).

Solucionar este tipo de fenómenos económicos, sociales y regionales exacerbó la construcción de vías en todo el país, pero en la región del Carare resalta dicho imperativo porque si bien Tunja estaba siendo vinculada con Bogotá por la Troncal de Oriente, era necesario también comunicarla con el occidente colombiano no solo por el potencial comercial que ello representaba, sino además por la comunicación accesoria con el mar caribe. En ese sentido en 1932 el balance general de la carretera del Carare pasó a manos del ingeniero Arturo Amaya quien desde el 1 de febrero inicio trabajos para remover derrumbes, limpiar cunetas y encauzar el agua para secado de la banca para recuperar las obras en 20 kilómetros, estos trabajos se realizaron hasta el 11 del mismo mes, momento en el cual se avanzó en la construcción de acuerdo con la siguiente distribución:

Sección primera de construcción, abscisa 20.000 a 30.000	625
obreros.	
Sección segunda de construcción, abscisa 30.000 a 35.000	332
Sección de reconstrucción abscisa 0 a 20 000	485
Empleados de administración	18
Suma un total de	1.510
Trabajos hechos:	
Explanación mts. cúbicos.	74.722
Obras de arte	235
Derrumbes	22.421
Afirmado	2.850
Afirmado, mts. cuadrados.	2.850
El costo de exploración fue de \$	15.438.80
El de las obras de arte	1.838.00
El del afirmado	2.113.25
Gastos generales	18.330.75
Valor de las herramientas y elementos comprados	6.040.81
Estos gastos dan un total de	47.946.80

Tabla 2. Editorial. “Los trabajos en la carretera del Carare.” El Tiempo, Vol. XXII, No. 7435, 13 de junio de 1932, pág. 6.

En el sector Landázuri – río Magdalena en diciembre de 1932 se nombró a un ingeniero nuevo, Luis Scarpeta con un sueldo de 130 pesos mensuales y un bono de alimentación, debía orientar técnicamente la construcción de campamentos, hospitales, desmontes y demás preparativos para el servicio de la sanidad de la carretera (Editorial. “Se organizan trabajos en las carreteras nacionales.” El Tiempo, Vol. XXII, No. 7618, 14 de diciembre de 1932, pág.1), en 1934 la sección Vélez – Landázuri, construida por administración directa del gobierno departamental fue inaugurada con sus 55 kilómetros terminados (Corresponsal. “Inaugurado el primer sector de la carretera del Carare.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8060, 8 de marzo de 1934, pág. 9). La sección Puerto Aquileo – Puerto Berrio se contrató con el ingeniero José Miguel de la Calle y fue entregada al ministro de Obras Públicas en junio de 1934 sin ser terminada pues faltaba el afirmado en algunas partes y llevar una barca que se estaba construyendo en los talleres de Santa Cruz para ser usada en el paso del río Carare mientras era instalado el puente (Editorial. “Ya está terminada la carretera del Carare.” El Colombiano, Vol. XXIII, No. 6391, 27 de junio de 1934, pág. 1), fue inaugurada con esas condiciones el 23 de julio de 1934 por el director general de carreteras Enrique Uribe Ramírez, el subdirector general Jorge de la Cruz, el director de edificios nacionales Jorge Quiñones Neira y algunos funcionarios más (Editorial. “La carretera del carare se dará al servicio el lunes.” El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8192, 21 de julio de 1934, pág. 9). El puente se compró en octubre de 1936 con un costo de 25.213 dólares, tenía 110 metros de luz y fue puesto al servicio en el primer trimestre de 1937, una vez establecida la comunicación por vía terrestre de manera óptima, Boyacá podría llevar sus productos agrícolas directamente a Antioquia y a Santander, encontrando una salida rápida y fácil por ejemplo para el algodón, producto que allí se cultivaba (Editorial. “La carretera del Carare tiene enorme importancia nacional.” El Tiempo, Vol. XXVI, No. 9000, 16 de octubre de 1936, pág. 15). En 1942 la vía se encontraba en malas condiciones por restricciones presupuestales del gobierno nacional derivadas de la crisis en el comercio mundial que generó la Segunda Guerra Mundial, bajo esas condiciones la nación era apenas capaz de hacer el mínimo mantenimiento a las obras, por ejemplo, a la del Carare le había mantenimiento más o menos 20 o 30 hombres que no daban abasto; el deterioro ocasionó que un camión que transportara trigo de Boyacá a Antioquia se demorara alrededor de 20 horas y un bus de pasajeros 12 horas. Las condiciones hicieron que los productos y los viajes se encarecieran a tal punto, que no resultaban rentables (Editorial. “La carretera del Carare.” El Colombiano, Vol. XXXI, No. 9186, 13 de julio de 1942, pág. 5). La expedición de la Ley 17 de

1945 asignó a la carretera del Carare 200.000 pesos (Editorial. “Fue aprobado el Plan de Carreteras”, El Tiempo, Vol. XXV, No.12344, 19 de enero de 1946, pág. 1).

Obras complementarias necesarias para el tránsito por el sistema de carreteras

Los puentes y las obras de pavimentación son necesarias para el funcionamiento de los sistemas viales terrestres. Los puentes como elementos fundamentales que permiten sortear obstáculos geográficos como ríos, valles o barrancos y posibilitan una conexión fácil, segura y óptima entre regiones, mejora la accesibilidad e impulsan el desarrollo económico y posibilitan la cohesión social. Por su parte la pavimentación mejora la infraestructura proporcionando una superficie uniforme y duradera, hace que el tráfico sea más eficiente y fluido, por tanto disminuye el tiempo de desplazamiento entre puntos.

Durante la época que se está estudiando se presentaron cualquier diversidad de inconvenientes para construir puentes, estructuras tan necesarias en un país con tantas masas de agua y accidentes geográficos; uno de esos inconvenientes fue la falta de hierro para las estructuras de los puentes como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial que impidió la importación de suficiente metal para abastecer las necesidades del país, la solución fue construir puentes de madera obtenida de selvas colindantes con las vías. Por las características de las obras ocurrían incidentes como en 1943 cuando estaba próxima la inauguración de la carretera de Cali al mar, los puentes provisionales que se habían construido en los ríos Sabaletas, Tatabro y Aguaicaría, fueron destruidos por una creciente del río Anchicayá, lo que atrasó la inauguración de la vía en al menos seis meses (Banderas, Corresponsal. “La carretera al mar no será inaugurada antes de 6 meses.” El Tiempo, Vol. XXIII, No. 11599, 30 de diciembre de 1943, pág. 10). La falta de estas obras impedía la inauguración de las vías, a saber: cuando se estaba construyendo la Troncal de Occidente una de las cosas que retrasó la terminación fue un daño que sufrió el puente de La Pintada sobre el río Cauca que aun hoy es considerado como la puerta que comunica a Antioquia con el occidente del país. En enero de 1940 el puente existente sufrió un daño con el paso de un automóvil y aunque fue reparado hizo pensar a las autoridades departamentales en la posibilidad de construir otro de mayor resistencia debido a que el turismo en la zona había aumentado considerablemente y cabía la posibilidad de que los arreglos hechos no tuvieran la capacidad de soportar el alto tráfico (Editorial. “El puente de La Pintada presta un servicio completo.” El Colombiano, Vol. XXVIII, No. 8293, 3 de enero de 1940, pág. 2). El reemplazo de la estructura

tardo alrededor de tres años en ser tramitado pues fue hasta febrero de 1943 que se compraron los materiales en Estados Unidos por un costo total, con el envío al puerto de Buenaventura, de 87.000 dólares, contando el tiempo del transporte y la instalación se calculó que el puente estaría listo en dos años más (Muñoz Cano, Corresponsal. “87.000 dólares valdría el nuevo puente que ha de ser instalado en La Pintada.” El Tiempo, Vol. XXIII, No. 11272, 4 de febrero de 1943, pág. 10). En mayo de 1944 llegó la compra a Colombia que era un armazón que pesaba 108.910 kilos, 250 toneladas de cemento y otros accesorios necesarios (Editorial. “Ya está en La Pintada el nuevo puente, llegó en el día de ayer.” El Colombiano, Vol. XXXIII, No. 9837, 20 de mayo de 1944, pág. 7). La nueva estructura dio paso por primera vez el 25 de septiembre de 1945 (Sin firmar. “Ayer se dio paso por el puente de La Pintada y es falso que una de las torres está seriamente agrietada.” El Colombiano, Vol. XXXIV, No. 10.328, 26 de septiembre de 1945, pág. 11) y el 30 del mismo mes fue inaugurado oficialmente con asistencia del ministro de Obras Públicas Álvaro Díaz, comisiones de la Cámara de Representantes y otros funcionarios del gobierno seccional (Sin firmar. “Mañana será inaugurado el puente de La Pintada.” El Colombiano, Vol. XXXIV, No. 10.331, 29 de septiembre de 1945, pág. 2).

Respecto a la pavimentación, se sabe que fue dictada la Ley 175 de 1938 el 14 de noviembre con ella se reglamentaba la pavimentación de los trayectos de las carreteras nacionales que estuvieran sometidas a intensa cantidad de tránsito y por tanto requerían mayor duración, para eso se autorizó al gobierno nacional para disponer de hasta el 50% del impuesto sobre la gasolina, además se dio luz verde para que la ejecución de las obras de pavimentación pudieran estar a cargo de personas naturales o jurídicas a conveniencia del erario nacional (Diario oficial. Año LXXIV. No. 23.938. 1 diciembre de 1938, pág. 6).

En 1940 se contrató con la Tropical Oil Company el asfalto necesario para pavimentar la vía entre Puerto Galán hasta Bogotá por 50.000 pesos, cantidad financiada por el Ministerio de Obras Públicas que había contratado con el departamento de Cundinamarca la pavimentación de algunas carreteras nacionales, trabajos en los que se emplearan maquinarias compradas por el departamento para tal fin, aunque se presentó el inconveniente de que una vez comprado el asfalto el Ministerio de obras no contaba con el dinero para el transporte de la materia por lo que se pidió al departamento que pagara el transporte y la nación le adeudaba para un mejor momento, propuesta que fue aceptada por el departamento (Editorial. “50.000 cuesta a la nación el transporte de asfalto.” El Espectador, Vol. LII, No. 9637, 17 de septiembre de 1940, pág. 10).

Queda claro que la improvisación, la falta y dispersión de recursos fueron elementos constitutivos del proyecto nacional para construir vías de comunicación. La intención de los gobernantes, instituciones estatales, empresarios, comerciantes y sociedad civil era lograr algún grado de integración territorial que sirviera como base para la creación de un verdadero mercado interno y la consolidación del mercado de exportación aun cuando el nivel de desarrollo alcanzado por el país era mínimo en cuanto a la creación de una industria o de un capital industrial capaz de arrastrar al país a niveles de desarrollo importantes que le permitieran seguirse desarrollando en una especie de círculo virtuoso de ganancias y modernización. Sin embargo, no hay que negar que los esfuerzos hechos lograron efectivamente comunicar al país en algún grado, las jornadas de días e incluso semanas y meses para llegar de un lugar a otro en el interior del país fueron lentamente reemplazadas por vías de una jornada o varias horas lo que sin duda modificó para mejor las formas de intercambio comercial y social, aportó a que el país rural que sería Colombia hasta mitad del siglo XX fuera capaz de reconocerse en el otro a través de nuevos productos, como el trigo y la papa de Boyacá, el pescado y la carne de los llanos, el café de Antioquia y el eje cafetero, el azúcar del Valle del Cauca y las posibilidades hacia el exterior que ofrecía el Caribe y el Pacífico colombiano, sin duda todo esto es una tarea aun inconclusa pero que es posible reconocer sus impulsos más fervientes en las iniciativas de la República Liberal.

(...) se convirtió en el medio de transporte más importante en la comunicación entre la costa y las fundaciones del interior de la Colonia. Por él llegaron personajes importantes de la península ibérica, entre ellos virreyes, obispos, encomenderos, así como años después entrarían también los pensamientos e ideales emancipadores que traería consigo la Ilustración. El río Magdalena es, pues, un afluente no sólo comercial; por él han corrido y corren las ciencias, las letras, las artes y el deseo de investigación; por eso no es gratuito que grandes científicos europeos como Alexander Von Humboldt decidieran emprender su investigación a través de su navegación. Juana Camila Olmos, 2014.

Por agua

Lo fluvial

La navegación fluvial en Colombia está marcada por el protagonismo del río Magdalena, principal arteria del país y ruta económica hasta bien entrado el siglo XX cuando el desarrollo y auge de nuevas formas de transporte tomaron relevancia. Antes de la Conquista, los indígenas lo llamaban Huanca-hayo y Huacayo que significa “río de las tumbas”; en la parte media le decían Arli que significa “Río del Pez” y también Caripuya o Caripuaña que significa “el Río Grande”. En 1501, Rodrigo Bastidas dice que lo descubre y lo nombra Río Grande de la Magdalena en honor a Santa María Magdalena. El río nace en el extremo suroccidental del país a 3.685 m.s.n.m en la laguna de la Magdalena, antes conocida como laguna del Buey, en el Páramo de las Papas en el Departamento del Huila; su longitud está entre los 1.528 y 1.600 kilómetros de los cuales 886 son navegables; termina al encontrarse con el mar Caribe en Bocas de Ceniza, Barranquilla y en el Canal del Dique, Cartagena; atraviesa a los departamentos del Cauca, Valle del Cauca, Quindío, Risaralda, Caldas, Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar (Bernal, 2013).

Desde su nombramiento como eje nodal para ingresar a los diferentes territorios, ha tenido diferentes puertos. En el Alto Magdalena: Neiva, Girardot, Ambalema y Honda; en el Magdalena Medio: La Dorada-Puerto Salgar, Puerto Berrío, Puerto Wilches y Gamarra y en el Bajo Magdalena: El Banco, Mompox, Magangué, Calamar y Barranquilla. Es navegable desde Neiva hasta su desembocadura aunque en Honda hay un lugar con poca profundidad, alta sedimentación y unos rápidos que han dificultado la navegación en ese punto, desde allí hasta Bocas de Ceniza el viaje demoraba unos 12 días en una embarcación que tuviera más o menos 40 caballos de

fuerza y 420 toneladas de carga; la navegación desde 1823 se ha hizo con vapores que en principio trabajaban con leña y desde 1922 con fueloil (Museo nacional).

Para 1924 se movían por él, entre barcos y planchones, unas 300.000 toneladas; en 1934, unas 588.000 toneladas y en 1936, llegó a las 773.000 toneladas, lo que indica un creciente comercio de importación y exportación por esa vía, a pesar del desarrollo de ferrocarriles y carreteras que, como hemos visto en algunas de las noticias citadas, competía con ella. Aun así, el río seguía siendo, y lo sería por varios años más, una vía clave para la intercomunicación. En este contexto, en diciembre de 1930 llegaron a Barranquilla los cañoneros Yarrow y Cartagena, Santa Marta y Barranquilla con motores diésel de 600 caballos de fuerza, dos hélices y tres pies de calado para formar parte de la flotilla que se movilizaba por el Magdalena. Sin embargo, un año más tarde, los barcos fueron trasladados a los ríos del sur del país para que cumplieron con la tarea de interconectar esas poblaciones (Mora, 1939, 1 - 14).

En ese año, navegaban por el Magdalena diferentes compañías navieras como la Alianza Fluvial, la Compañía Antioqueña de Transportes y The Colombia Railways & Navegation Co. Ltd., que se encargaban de mover la carga y los pasajeros por el río. A saber, el 15 de enero de ese año la Alianza Fluvial despachó desde La Dorada el vapor Libertador que estaba acondicionado para viajes de placer con servicio de camareras y cine a bordo por arreglos especiales con Cine Colombia (Editorial. "Alianza Fluvial." El Tiempo, Vol. XIX, No. 6569, Bogotá, 14 de enero de 1930, pág. 7), lo que muestra lo cotidiano e importante que era el río Magdalena como medio de transporte. También existían otros vapores que completaban la flotilla de transportes fluviales como los llamados Palma, Palmar y María que intermediaban el transporte fluvial entre las ciudades puerto del río Magdalena (Editorial. "Movimiento de vapores de la "Alianza fluvial"." El Tiempo, Vol. XIX, No. 6574, Bogotá, 19 de enero de 1930, pág. 11).

En cuanto al movimiento de mercancías, en febrero de 1930 se reportaron estos datos de importación y exportación en el Alto Magdalena, noviembre de 1929: importación 12.000.000 kilos, exportación: 1.990.000 kilos; diciembre de 1929: importación 7.000.000 kilos, exportación 1.950.000 kilos y enero de 1930: importación 4.000.000 kilos, exportación 2.400.000 kilos, reflejándose una disminución de las importaciones al tiempo que aumentan las exportaciones (Editorial. "Importación y exportación por el alto Magdalena." El Tiempo, Vol. XX, No. 6591, Bogotá, 5 de febrero de 1930, pág. 8). Entre la mercancía que se movía por el río estaba la de

naturaleza oficial, es decir, perteneciente al Estado, por tanto, era el gobierno quien cubría los gastos; por eso, en julio de 1930, los navieros del Magdalena enviaron un memorial al ministro de obras públicas cobrando la suma de 500.000 pesos que la nación les debía por “el transporte de cargamentos oficiales.” (Editorial. “Los navieros cobran al gobierno.” *El Colombiano*, Año XVIII, Serie CLXXIV, No. 5060, Bogotá, 22 de julio de 1930, pág.1).

Si bien en retrospectiva se puede afirmar que el desarrollo económico no se catapultó con la interconexión que ofrecía el río a la actividad económica del país, en correspondencia con las noticias recopiladas en este trabajo, el negocio de transportes por el río Magdalena mantuvo mucha actividad. En 1934, la empresa Naviera Colombiana compró a la empresa Unión de Transportes Fluviales S.A., con todos sus vapores, talleres, bodegas, sleeps, cuatro remolcadores y demás enseres necesarios para la navegación fluvial, adquisición con la que la Naviera consiguió tener el dominio del 70% de la capacidad transportadora por el Magdalena (Macausland, corresponsal. “Una gran negociación fluvial.” *El Colombiano*, Año XXIII, No. 6361, Medellín, 28 de mayo de 1934, pág. 2).

La Naviera Colombiana fue una empresa próspera desde su instalación; en 1932, era la única empresa de vapores que tenía itinerario fijo, lo que la hacía confiable, segura y deseada, por ejemplo tenían el vapor Pichincha que salía todos los domingos desde Puerto Berrio para La Dorada y el vapor Ayacucho para Barranquilla, para poder tomarlos los pasajeros debían coger el tren del sábado que comenzaba el trayecto a las 12:20 m. en la Estación Medellín. En ese momento la empresa operaba desde el edificio Boyacá en la ciudad de Medellín (Editorial. “Aviso publicitario.” *El Colombiano*, Vol. XXI, No. 5705, Medellín, 14 de julio de 1932, pág. 1). En 1937, se vio enfrentada a la posibilidad de perder el monopolio hasta ese momento logrado, cuando se regó la noticia de que el gobierno nacional estaba contemplando la posibilidad de comprar todos los barcos de las empresas privadas para que la navegación por el río Magdalena fuera de naturaleza oficial (Agencia Ariel. “¿Comprará el gobierno los barcos?” *El Colombiano*, Vol. XXVI, No. 7573, Medellín, 10 de diciembre de 1937, pág. 2). Estos planes que nunca se cumplieron, pues en julio de 1938 la Naviera Colombiana compró todos los buques a la empresa de navegación NARDO¹³, lo que aumentó su capacidad para prestar el servicio de transporte de

¹³ Fundada por casa de B. Botero R. y Compañía quienes eran naturales de Honda, Tolima (A. Vanegas. “El puerto de Caracolí / La importancia de este puerto. – La carretera de Honda a Caracolí. – Unos datos interesantes.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6856, Bogotá, 2 de noviembre de 1930, pág. 13).

pasajeros y de carga por todo el río (Agencia Ariel. “La empresa nardo ha vendido sus buques a la naviera colombiana.” *El Colombiano*, Vol. XXVII, No. 7779, Medellín, 15 de julio de 1938, pág. 4). Para 1942, la empresa seguía siendo la más grande del país, aún más en ese año cuando se fusionó con otras empresas conformando la Naviera Colombiana S.A. controlando así la navegación por el río con un capital de 5.000.000 de pesos y sede en Medellín. La nueva unión quedó con un equipo de transporte conformado por los siguientes barcos de pasajeros: “Buenos Aires”, “Pichincha”, “Catatumbo”, “Monserrate”, “David Arango U”, “Atlántico”, “Quindío”, “Jiménez de Quesada”, “Ciudad de Honda” y “Pedro A. López”, además de doce barcos de carga, 51 remolques, dos lanchas; constituyendo una empresa con capacidad transportadora para cerca de 30.000 toneladas mensuales (Editorial. “Será terminada la obra de la carretera al mar.” *El Espectador*, Vol. LV, No. 10.317, Bogotá, 4 de diciembre de 1942, pág. 3).

Las nuevas condiciones monopólicas del servicio fluvial lograron que en 1943 existieran ocho barcos en movimiento con 2.836 toneladas de carga desde Puerto Berrio, situación beneficiosa para la industria y el comercio de Antioquia por los grandes cargamentos procedentes del exterior y la capacidad de carga de exportación; según el jefe del departamento de tráfico del Ferrocarril de Antioquia los barcos en funcionamiento eran: subiendo hacia Puerto Berrio el “Porce”, “El Heredia”, “El Catatumbo”, y el “Jiménez de Quesada”. Y los que iban de La Dorada hacia la costa eran el “Olaya Herrera”, el “Saldarías”, el “Benjamín Noguera”, y el “Nus”; además “El San Jorge” que transportaba grandes cargamentos de café por los diferentes puertos del río (Editorial. “El movimiento por el río aumenta grandemente ahora.” *El Colombiano*, Vol. XXXII, No. 9581, Medellín, 24 de agosto de 1943, pág. 2). Debido al gran éxito de la compañía en 1945 ésta inició la construcción de un edificio propio para sus oficinas en un lote adquirido en la ciudad de Medellín en la plazuela Nutibara en la calle Palacé, el edificio construido cuyo presupuesto era de 400.000 pesos constaba de seis pisos y tenía forma de nave (Editorial. “El edificio de “La Naviera Colombiana.” *El Colombiano*, Vol. XXXIV, No. 10.287, Medellín, 26 de agosto de 1945, pág. 9).

En vista de la creciente demanda de transporte de mercancías y pasajeros por vía fluvial, se buscó dar eficiencia y agilidad en el servicio, para eso, en 1939 la intendencia fluvial adoptó una nueva medida que consistía en disponer de la carga de los barcos marítimos para que, en vez de ser embodegada, como usualmente se hacía, fuera trasladada directamente a los planchones de los barcos fluviales que zarpaban para el interior. Se consideraba que, con esta medida, se ahorraría

trabajo y tiempo a la vez que permitiría la inmediata conducción de los cargamentos a sus lugares de destino (Editorial. “Las ventajas de Bocas de Ceniza.” *El Colombiano*, Vol. XXVIII, No. 8123, Medellín, 8 de julio de 1939, pág. 7).

La navegación por el río Magdalena a pesar de ser rápida y económica era muy difícil e impredecible por los momentos de sequía, que ocasionaba que el río no fuera navegable. Una muestra de ello, son los eventos ocurridos con la gran sequía en 1944, que amenazó con paralizar todo el transporte por el río, pues el caudal del agua llegó a los 80 centímetros; debido a eso, muchas mercancías en las bodegas estuvieron en riesgo de dañarse; como en las bodegas de Puerto Berrio y la carga de importación de 2.096 toneladas y para exportación 11.990 sacos de café cuyo movimiento dependía de que el caudal del río subiera (Editorial. “Cuarenta centímetros aumento su caudal el río Magdalena en las últimas veinticuatro horas.” *El Colombiano*, Vol. XX XIII, No. 9808, Medellín, 20 de abril de 1944, pág. 2). Si bien esas condiciones de navegabilidad fueron mejorando paulatinamente, la situación en Puerto Berrio era cada vez más crítica, las bodegas de exportación se llenaban de café y carga variada; para el 25 de abril, solo cinco días después, la carga había ascendido a 14.165 sacos del grano pertenecientes a las siguientes firmas transportadoras: Botero Soto 7.150 sacos; Roldan Calle 2.309 sacos; Gómez G. y compañía 800 sacos; de los almacenes generales de depósito de la federación 1.656 sacos y 4.695 bultos de carga variada, además, en las bodegas de importación había con destino a Medellín y otras poblaciones de Antioquia 1.624 toneladas (Editorial. “Las bodegas de Puerto Berrio están repletas.” *El Colombiano*, Vol. XXXIII, No. 9813, Medellín, 25 de abril de 1944, pág. 4).

Solo unos días después del reportado atiborramiento de carga en las bodegas de Puerto Berrio, se informó que estaban prontos a llegar nuevos barcos cuyo cargamento eran insumos para distintas empresas industriales de Medellín y del departamento, entre la carga había 2.000 pacas de algodón para la industria antioqueña (Editorial. “Varios barcos llegarán muy pronto a Puerto Berrio.” *El Colombiano*, Vol. XXXIII, No. 9818, Medellín, 30 de abril de 1944, pág. 11). Para el 6 de mayo el nivel de río había subido a 2 metros con 20 centímetros y en Puerto Berrio todavía había una importante cantidad de mercancías, había unas 2.300 toneladas para ingresar al departamento de Antioquia y alrededor de 17.000 sacos de café para exportación, además de 4.000 bultos de carga diversa para Barranquilla y Cartagena (Editorial. “Sube el nivel del Magdalena.” *El Colombiano*, Vol. XX XIII, No. 9823, Medellín, 6 de mayo de 1944, pág. 9).

Partiendo de las ya mencionadas dificultades para la navegación por el río, los diferentes gobiernos pensaron estrategias que pudieran facilitar, no solo la navegación, sino también el arribaje de los vapores a los diferentes puertos a lo largo de río, por eso, en marzo de 1930, el gobierno nacional a través del jefe de la sección de navegación del Ministerio de Obras Públicas, Pablo E. Cabrera, contrató al técnico coronel P. R. Warren para hacer un estudio del río Magdalena e informar al gobierno sobre las posibilidades de canalización del río en los lugares donde la navegación fuera más difícil, para eso el técnico recorrió el río entre Girardot y Barranquilla, donde también estudiaría la factibilidad de abrir las Bocas de Ceniza (Editorial. “Se continuará la canalización del río Magdalena.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6627, Bogotá, 13 de marzo de 1930, pág. 2). No se conoció a través de las fuentes consultadas cuál fue el dictamen técnico, pero en 1940, el alcalde y el presidente del concejo de la ciudad de Mompós recibió el siguiente mensaje de Roberto Martínez, inspector fluvial de El Banco: “Acabo de recibir los planos de canalización del brazo de Mompós. El ingeniero jefe de dragado, doctor Carlos Olarte, se encuentra aquí y la draga salió ayer de Barraquilla. Los trabajos comenzarán en la próxima semana. Felicitémonos.” (Davillaeme, corresponsal. “Esta semana se inician los trabajos de la canalización.” *El Tiempo*, Vol. XXX, No. 10186, Bogotá, 5 de febrero de 1940, pág. 10). Los trabajos de canalización serían la solución para que el río fuera navegable en ese punto durante todo el año, la idea era desviar aguas del César por medio de un corte hecho detrás de El Banco o desviando el Magdalena por un espolón debajo de la desembocadura del César en la rivera de Bolívar (Mora, 1939). Además, en 1943 la cámara de representantes aprobó en segundo debate un crédito de 12.000.000 de pesos para iniciar los trabajos de canalización del río en unos 25 kilómetros que impedían la navegación normal (Editorial. “Pro Río Magdalena.” *El Colombiano*, Año XXXII, No. 9667, Medellín, 17 de noviembre de 1943, pág. 10). Sin nada concluyente sobre la ejecución de estas obras.

En términos de puertos sobre el río, tan necesarios como los vapores para completar el sistema de transporte fluvial, en 1932 se comenzaron trabajos para construir un puerto fluvial en Barranquilla, para eso en noviembre de ese año hubo una reunión con los propietarios de los lotes ubicados en la orilla del caño donde se harían los trabajos para que se dieran todas las facilidades a los ingenieros de la obra (Corresponsal. “La construcción del puerto de Barranquilla es un hecho.” *El Tiempo*, Vol. XXII, No. 7591, Bogotá, 17 de noviembre de 1932, pág. 6). Se proyectaba que el trabajo estuviera listo en 1935 en cuanto al dragado y limpieza del lugar, lo que

“permitiría el tránsito de los barcos fácilmente dejando las bodegas y los edificios necesarios para el funcionamiento administrativo para después [...]” (Editorial. “El puerto fluvial de Barranquilla se terminará en 1935.” *El Tiempo*, Vol. XXIV, No. 8311, Bogotá, 17 de noviembre de 1934, pág. 2). En junio de 1935, la obra fue inaugurada con todos los edificios necesarios, bodegas amplias y bien ventiladas, y malecones que cumplían con las especificaciones técnicas para poder recibir mayor cantidad de embarcaciones (Goenaga, corresponsal. “El puerto fluvial de barranquilla se dará al servicio mañana.” *El Tiempo*, Vol. XXV, No. 8531, Bogotá, 30 de junio de 1935, pág. 8). Sin embargo, fue en 1937 que se iniciaron las obras complementarias: la primera fue una dársena en la parte norte del puerto para la que se utilizó una draga facilitada por el Ministerio de Obras Públicas, que podía cavar 45 pies de profundidad con una bomba de doble impulsión con 360 caballos de fuerza, la tubería de succión y la descarga de 20 pulgadas, para la construcción de la dársena se contó con la participación de 100 obreros de nacionalidad colombiana y un presupuesto de 75.000 pesos (Goenaga, corresponsal. “En noviembre se iniciarán los trabajos de dragaje en la dársena del norte.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9361, Bogotá, 17 de octubre de 1937, pág. 10).

Otro puerto importante sobre el río Magdalena, era el puerto de Caracolí donde el río formaba una ensenada tranquila con arena hasta la orilla que permitía que los buques atracaran en la playa sin mayor riesgo de daños. A pesar de las buenas condiciones, el puerto fue abandonado cuando comenzó a funcionar el Ferrocarril de La Dorada desde Yeguas hasta Arrancaplumas; pues obligó a que las mercancías del interior fueran transportadas por esa ciudad. Así, los trasbordos de carga que se movilizaban dejaban ganancias a las casas comisionistas y a las cuadrillas de peones que intervenían con la manipulación de la carga, pero cuando el Ferrocarril de La Dorada llegó a Beltrán, Honda pasó de puerto terminal a intermedio, haciendo que los hondanos abrieran nuevamente el puerto de Caracolí después de 20 años de estar cerrado, logrando que la mayoría de la carga de Bogotá que buscaba salida al mar fuera por la vía de Caracolí con mayor economía y rapidez. El Ferrocarril de La Dorada terminó viajando casi vacío por cuenta de sus altas tarifas que solo podían ser comparadas con las del Ferrocarril de Barranquilla perteneciente a otra empresa inglesa que “también ha explotado el país”, lo que derivó en el abandono de la vía férrea. Así, el puerto de Caracolí revivió y las compañías de navegación estuvieron interesadas en conservarlo (A. Vanegas. “El puerto de Caracolí / La importancia de este puerto. – La carretera

de Honda a Caracolí. – Unos datos interesantes.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6856, Bogotá, 2 de noviembre de 1930, pág. 13).

En 1934 el puerto seguía abierto, pero sin las obras de infraestructura necesarias para el funcionamiento de un puerto de su calibre. Para hacernos una idea, en 1934 por Caracolí se movieron 30.000 toneladas de carga más que por el puerto de La Dorada, cantidad que se esperaba, se hiciera mayor cuando la carretera de Manizales – Caracolí estuviera lista. La preferencia por el transporte de mercancías por vía fluvial obedecía sin duda a que era la opción más económica: el transporte por carretera costaba ocho centavos por tonelada – kilómetro y por el río, medio centavo la tonelada – kilómetro. Apoyados en ese dato, se aconsejaba la construcción de un malecón, la instalación de grúas para el cargue y descargue y la construcción de bodegas suficientes para proteger la carga que demoraba en el puerto (Editorial. “El puerto de Caracolí.” El Tiempo, Vol. XXV, No. 8401, Bogotá, 17 de febrero de 1935, pág. 5). Para 1939, los muelles ya estaban terminados, los trabajos en el lugar se enfocaban en el relleno y la construcción de las bodegas cuya estructura metálica recién había llegado a Barranquilla, según el ingeniero director de la obra Moisés Pedraza los trabajos quedarían listos para fin de año, faltando el equipo mecánico de cargue y descargue y las grúas (Corresponsal. “Las obras del muelle de Caracolí han tenido un notable adelanto.” El Tiempo, Vol. XXVIII, No. 10032, Bogotá, 31 de agosto de 1939, pág. 10). Las especificaciones técnicas del muelle eran: una extensión de 100 metros, capacidad para recibir dos buques a la vez, una bodega completamente metálica de 72 metros de largo por 15.25 de ancho con un área de 1.080 metros cuadrados que permitiría almacenar alrededor de 16.000 bultos de café (Corresponsal. “Las obras del puerto de Caracolí se terminarán a principios de marzo.” El Tiempo, Vol. XXX, No. 10206, Bogotá, 23 de febrero de 1940, pág. 6). En abril de 1940 se entrevistó al ingeniero de la obra quien dio las siguientes declaraciones:

- En que consiste la obra?

- La obra consiste en un muromalecón de concreto, con capacidad de descargue para los buques con sus respectivos remolques. Tiene de frente 100 metros y los muros de cierre 25 y 16 metros en los dos extremos. Para completar el servicio del muelle falta solo la instalación de una grúa, la que el gobierno tiene perspectiva de montar próximamente. Todo el muelle ha sido dotado de iluminación adecuada y de los servicios más modernos.

- En materia de bodegas como esta Caracolí?

- También se construyó una gran bodega, con capacidad para mil cuatrocientas sesenta (1.460) toneladas. Ocupa un área de 1.082 metros cuadrados y es de estructura metálica, con muros de bloques de cemento. La bodega de Caracolí se considera la más moderna y de mejor presentación de todas las que tiene el río Magdalena.

- Cuánto costó la obra?

- La obra completa, incluyendo el costo de la bodega, valió alrededor de \$ 284.000

- Y si se justifica esa inversión?

- Ya lo creo. El puerto de Caracolí fue declarado libre de todo impuesto por el Ministerio de obra públicas, con el objeto de incrementar la navegación en el trayecto de La Dorada a Caracolí, trayecto que tiene 37 kilómetros de longitud, por el río.

- La medida de declarar la libertad del puerto la considero de enorme importancia para la ciudad de Honda, cuyo puerto, a dos kilómetros de distancia, es obligadamente Caracolí, y por lo tanto beneficiara notablemente a esta ciudad, gran centro benefactor de café, así como también a los exportadores y compañías fluviales.

- Es de esperar, por lo consiguiente, que ahora todos los barcos del bajo Magdalena, extenderá su navegación hasta el citado puerto, que les brinda las mayores comodidades para el cargue y descargue.

- Que ventajas económicas tiene para el comercio el río?

- Con la inauguración del muelle de Caracolí y la prestación adecuada de sus servicios, el comercio recibe grandes ventajas de toda orden, entre otras es conveniente anotar la magnífica seguridad que encuentra por el servicio de bodegaje, la rapidez en la movilización de los cargamentos y una apreciable economía en los fletes, que asciende a \$1.90 para los exportadores, por tonelada (Editorial. "Se terminaron totalmente las obras del puerto de Caracolí." El Tiempo, Vol. XXX, No. 10262, Bogotá, 14 de abril de 1940, pág. 3).

Finalmente, el puerto de Caracolí con sus nuevas características fue inaugurado y puesto al servicio en junio de 1940 con la esperanza de que fuera muy frecuentado por los barcos y que se realizaran algunos trabajos complementarios como la rectificación del río en el sector llamado Vuelta Nueva (Corresponsal. “Puerto de Caracolí se ha dado al público con servicios muy completos.” *El Tiempo*, Vol. XXX, No. 10305, Bogotá, 3 de junio de 1940, pág. 14).

Ahora, los trabajos en Bocas de Ceniza, el lugar donde el río se encuentra con el mar, fueron tal vez los más importantes realizados en el río Magdalena. Según Rodrigo Segovia, los primeros estudios para encauzar el río se hicieron en 1907 por los ingenieros norteamericanos Ripley y Haupt; y fueron completados en 1915 por la firma alemana Julius Berger. En 1924 la Sociedad Colombiana de Ingenieros recomendó aplazar la construcción de tajamares y limitar las labores al dragado; sin embargo, en 1925 el contrato para comenzar obras en las Bocas fue adjudicado a la casa Ulen and Company, que hizo una pésima gestión de las obras y de los recursos ya que en el contexto de la *prosperidad a debe* gastó sin medida y para 1928 las obras apenas habían avanzado algunos metros faltando por construir cerca de 2.000 metros en cada tajamar pero el presupuesto asignado se había terminado (Segovia, 2017).

Por eso, en 1930 la Asamblea Departamental del Atlántico, teniendo en cuenta la necesidad de terminar las obras en Bocas de Ceniza, “tan importantes para el comercio, la industria y el fisco del país, además para evitar que los casi 6.000.000 de pesos de tesoro nacional ya invertidos en la obra se perdieran [...]”, aprobó la intervención ante altos poderes públicos de la nación para que aprobaran la terminación de la obra (Corresponsal. “La asamblea pide la conclusión de la obra Bocas de Ceniza.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6623, Bogotá, 9 de marzo de 1930, pág. 7). En pocos días, el gobierno nacional comenzó con la licitación a la que se presentaron varias casas extranjeras con presupuesto, plazo para la terminación de las obras y los planos de estas. Entre tanto, la casa Ulen realizaba los últimos trabajos correspondientes al contrato ya terminado como recolección de herramientas y otros detalles (Editorial. “No ha hecho el gobierno negociación alguna sobre Bocas de Ceniza. Se estudian varias propuestas.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6627, Bogotá, 13 de marzo de 1930, pág. 1). En ese momento se nombró al nuevo ministro de obras públicas, Uribe Hoyos, quien en una entrevista sobre Bocas de Ceniza dijo que había un proyecto de contrato con un grupo de casas americanas cuyo apoderado, Roberto Parrish, se encontraba en el país, pero que hasta el momento no había nada concluido; en ese sentido, señalaba que estudiaría las propuestas bajo la condición de que la casa contratista debía ser la misma que

ejecutara la obra sin propuestas de terceros o intermediarios. En cuanto al costo de la obra, Uribe Hoyos aseveró que, hasta ese momento, principios de 1930, se había gastado 6.000.000 de pesos y para terminarla se necesitaría invertir otros 14.000.000 de pesos más, 10.000.000 para terminar la apertura de las Bocas y 4.000.000 para el Terminal Marítimo (Editorial. “El contrato sobre Bocas de Ceniza se adjudicará por licitación pública.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6660, Bogotá, 15 de abril de 1930, pág. 1).

En septiembre de ese año, se nombró una comisión en Barranquilla, integrada por Anastasio del Río y Rafael Dugand para que viajara a Bogotá a gestionar ante los poderes públicos la aprobación del proyecto de contratar, vía concesión, la apertura de la Bocas de Ceniza. La urgencia por las obras estaba fundamentado en que el transporte fluvial por el Magdalena se había reducido tanto que las tarifas habían llegado a cifras irrisorias. En su mejor momento el transporte entre Barranquilla y La Dorada había alcanzado un costo mayor a 100 pesos por tonelada, pero se redujo a tres y cuatro pesos, reducción que afectó a la situación de los departamentos de la costa Atlántica que habían encontrado en el tráfico comercial su estabilidad económica, las recuas de obreros sin trabajo eran cada vez más grandes agravando el problema social del momento (Corresponsal. “Vienen dos comisionados para tratar el asunto de Bocas de Ceniza.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6818, Bogotá, 25 de septiembre de 1930, pág. 6). La visita de los delegados barranquilleros dio resultado, en enero del siguiente año el gobierno nacional en cabeza del secretario del Consejo Nacional de Vías de Comunicación, Alberto Dupuy, elaboró un folleto de distribución general a la ciudadanía con la información necesaria sobre la concesión con el fin de orientar a las personas que desearan presentarse como proponentes de la licitación. Dicho folleto contenía información sobre el estado de los tajamares o diques:

El tajamar occidental tiene una longitud calculada de 2.400 metros, de los cuales hay terminados o en construcción, 800; la longitud no comenzada es de 1.600 metros.

El tajamar oriental tiene una longitud calculada de 2300 metros; hay terminados o en construcción 1.200; la longitud no comenzada es de mil cien metros. En total, los dos tajamares tienen una longitud calculada de 4.700 metros, de los cuales hay en construcción o terminados dos mil, y no se han comenzado 2.700.

La cantidad de piedra que falta por depositar en los tajamares, calculada según los niveles de la barra como se encontraban en septiembre de 1930, se estima aproximadamente en quinientos mil pesos cúbicos. Los tajamares son formados de diques de rocas de los cuales la parte expuesta necesita protección de bloques pesados de piedras.

Respecto al tiempo y costo se calculó que el plazo para la terminación de la obra sería de cuatro años y el costo para terminarla de 4.750.000 pesos –cifra muy distante de la que había dado el ministro de obras públicas en la entrevista citada anteriormente–. En cuanto al sostenimiento de las obras se consideró que sería necesario hacer dragados de mantenimiento por varios años después de terminada la obra, además del mantenimiento de los tajamares para evitar socavación. Por último, se consideró que mientras en Barranquilla no existiera un puerto adecuado para recibir buques marítimos, la apertura de Bocas de Ceniza sería infructuosa. (Su costo se estimó en 9.000.000 de pesos) (Editorial. “La apertura de Bocas y el terminal de Barranquilla.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6930, Bogotá, 17 de enero de 1931, pág. 1). La obra en Bocas de Ceniza fue contratada con una casa extranjera representada por el ya mencionado Roberto Parrish, que a finales de 1933, viajó a Estados Unidos para finiquitar todos los detalles de protocolización de los contratos. Para ese momento, lo único que faltaba por hacer era la escritura pública, la póliza y avisar en Nueva York para que se enviara a los ingenieros jefes de la obra, bajo estas nuevas condiciones la obra costaría 2.600.000 pesos (Corresponsal. “La obra de Bocas de Ceniza se puede comenzar en breve.” *El Tiempo*, Vol. XXIII, No. 7946, Bogotá, 12 de noviembre de 1933, pág. 6). Finalmente, el contrato fue firmado en la notaría cuarta de Bogotá entre el gobierno y un grupo de constructores que representaba en Colombia a la casa Parrish. (Editorial. “Fue firmado ya el contrato de Bocas de Ceniza.” *El Tiempo*, Vol. XXIII, No. 7955, Bogotá, 21 de noviembre de 1933, pág. 4).

Un año después, las obras del tajamar occidental estaban muy adelantadas, el pilotaje terminado y el relleno de piedra adelantado en un 75%. Los trabajos en el tajamar oriental comenzarían tan pronto el occidental fuera terminado y el puerto marítimo sería construido cuando el gobierno entregara a los contratistas los terrenos destinados para tal obra, se calculó que los trabajos estarían terminados en 1935 (Editorial. “El puerto fluvial de Barranquilla se terminará en 1935.” *El Tiempo*, Vol. XXIV, No. 8311, Bogotá, 17 de noviembre de 1934, pág. 2). En este año, durante las fiestas de la inauguración de Bocas de Ceniza en Barranquilla, se anunció que el contrato para la construcción del terminal marítimo en la ciudad estaba listo para que el

presidente de la república lo firmara (Ariel. “El contrato sobre Terminal marítimo de Barranquilla está listo.” *El Colombiano*, Vol. XXIV, No. 6835, Medellín, 30 de septiembre de 1935, pág. 4).

Para 1936 las obras de Bocas de Ceniza estaban totalmente terminadas, los tajamares bien construidos y la profundidad del canal suficiente para la navegación, ahora, en el terminal marítimo las obras hasta ese momento construidas eran consideradas insuficientes por el ministro de obras públicas quien veía necesario ampliar los muelles y bodegas de manera que estuviera a la altura de las necesidades futuras de Barranquilla (Goenaga, corresponsal. “Es urgente ampliar los muelles y bodegas del Puerto Barranquilla.” *El Tiempo*, Vol. XXVI, No. 8955, Bogotá, 1 de septiembre de 1936, pág. 8). Tal como fue advertido desde el momento de la planificación de la obra, en 1945 fue necesario dragar Bocas de Ceniza para evitar que fuera cerrada o destruida por completo (Rafael U. González. “La draga para Bocas de Ceniza llegará pronto.” *El Espectador*, Vol. LVII, No. 11.024, Bogotá, 23 de marzo de 1945, pág. 5). Lo que significaría un traspie en la economía nacional ya que en los primeros ocho meses de ese año se habían importado y exportado por Barranquilla 95.000.000 de pesos (Editorial. “20 trasatlánticos llegarán a Bocas de Ceniza cada mes desde enero del año próximo.” *El Colombiano*, Vol. XXXIV, No. 10.374, Medellín, 21 de noviembre de 1945, pág. 4).

Otra obra de navegación fluvial que encontró progreso durante los años de la República Liberal fue el Canal del Dique, en Cartagena, donde el río Magdalena desemboca en el mar después de bifurcarse en Calamar. Los trabajos en ese puerto comenzaron décadas atrás, pero en 1930, rondaba el rumor de que el gobierno nacional suspendería los trabajos de canalización pese a ser una arteria de importante para el movimiento comercial, principalmente interregional (Deivallefra, corresponsal. “Serán suspendidos los trabajos de canalización del canal del dique.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6683, Bogotá, 12 de mayo de 1930, pág. 6). La fuente no permite rastrear qué sucedió con dicho rumor, pero en 1932, el jefe de la oficina fluvial Martínez Capella adelantó las gestiones necesarias para avanzar en los trabajos de canalización ya que el estado en que se encontraba la boca del Dique impedía la navegación (Editorial. “Ya comenzaron los trabajos de apertura de las Bocas del Dique.” *El Tiempo*, Vol. XXII, No. 7325, Bogotá, 21 de febrero de 1932, pág. 6).

Las obras serían ejecutadas por Frederick Snare Corporation, cuyas propuestas fueron aceptadas por el gobierno nacional bajo estos términos: se incluiría la construcción del terminal marítimo y

fluvial de Cartagena con las obras portuarias, suministro de equipo, dragado en el Canal del Dique y el dragado en el corte de Barbacoas. Primero. Las obras portuarias incluirían el dragado necesario, el relleno y la construcción de un malecón de concreto de 1.065 pies de largo; la construcción de una estructura de 400 pies de largo para sostener provisionalmente el relleno; dos espigones de concreto reforzado con un área de 164.840 pies; dos bodegas para los espigones con un área de 91.200 pies cuadrados; una bodega para el malecón de 24.000 pies cuadrados; un edificio de dos pisos para la aduana y la administración del puerto de 50x50 pies; una carrilera en los muelles para conectar con el Ferrocarril Troncal de Bolívar y el Ferrocarril de Calamar con una longitud de 7.000 pies; pavimentación del área rellena de 87.000 pies cuadrados; un terraplén y un puente sobre el extremo de la bahía para la conexión de los ferrocarriles, además del dragado necesario para la construcción de un nuevo puerto aéreo; la instalación eléctrica completa para fuerza y luz; tubería para la distribución de agua con bombas y tanque elevado para la protección contra fuego y el equipo necesario de construcción; herramientas y maquinaria todo por 2.200.000 de dólares. Segundo. El equipo necesario para la explotación del puerto que incluía seis grúas de rápida acción, movidas con electricidad, con capacidad para tres toneladas; dos grúas full-portal de acción rápida, movidas con electricidad con capacidad para tres toneladas; dos grúas full-portal con capacidad para 15 toneladas; una grúa flotante de 20 toneladas con capacidad para carga pesada; un remolcador con 100 caballos de fuerza; una lancha con 30 caballos de fuerza; seis planchones de hierro o madera para el transporte de carga; equipo variado para el manejo de carga como carretillas, tractores eléctricos o de gasolina, remolque, balanzas, máquina para estibar carga por un valor de 50.000 dólares, todo por un costo total de 300.000 dólares. Tercero. Ejecución del dragado necesario para completar el corte de Barbacoas y otro en el Dique, que representaría la remoción de no menos de 2.100.000 yardas cúbicas por un costo de 350.000 dólares. El costo total de la oferta realizada por la casa americana fue de 2.850.00 dólares. Y las condiciones por parte de la compañía para la firma del contrato fueron:

1. Que esta oferta se acepte en la fecha de manera formal y que se proceda en el más breve plazo a la preparación del contrato respectivo;
2. Que dicho contrato se base en los planos y especificaciones ya sometidos al gobierno.
3. Que el proyecto general contenido en dichos planos y especificaciones no esté sujeto a cambios fundamentales sino a cambio de detalle de menos cuantía, lo que se podrán hacer de común acuerdo entre las partes contratantes después de la firma del contrato

y acuerdo con las estipulaciones que contendrá el mismo al respecto, siendo entendido que cualesquiera aumentos o disminuciones se hará, como el contrato mismo, sobre bases de sumas globales que afectaran el precio fijo del contrato.

4. Que el contratista conviene en aportar ochocientos cincuenta mil (850.000) dollars moneda americana de la suma total requerida para los fines del contrato.
5. Que se otorgue al contratista el derecho de invertir la suma que él aporte en la forma en que considere más adecuada y conveniente para el éxito de la construcción, pero que era el pago de intereses y amortización se considere que dicha suma ha sido invertida por el contratista en la obra en la misma forma prevista para los aporte del prestamista del gobierno y en proporción al total de las sumas aportadas por dicho prestamista y por Snare y que cada pago devengue intereses a la rata del siete por ciento (7%) anual desde el día del pago.
6. Que el contratista administre el puerto hasta la fecha en que las deudas contraídas por el gobierno con el contratista y el prestamista del gobierno se cancelen totalmente.
7. Que el gobierno garantice al contratista un pago anual mínimo de diez por ciento (10%) sobre las deudas contraídas por el gobierno con el contratista y el prestamista, para cubrir intereses sobre ellas a la rata del siete por ciento (7%) mencionado anteriormente y tres por ciento (3%) para la amortización de las mismas y que, en caso de que los productos netos del puerto o seas suficientes para cubrir tal pago, el gobierno cubra el déficit resultante.
8. Que el gobierno entregue al contratista, sin costo alguno para este, cualquier equipo de construcción y materiales que posea, que sea adecuado para los fines del contrato y que no necesite para otras obras. Para ello el gobierno hará una lista de los elementos útiles para la construcción del puerto que no necesite para las obras que tiene emprendidas o que proyecte emprender y que el contratista seleccione y acepte de esta lista los elementos que a su juicio le sirvan para tal objeto. El contratista devolverá al gobierno, al entregar las obras, lo elementos equipo que haya recibido, como se encontraren al final de la construcción.
9. Que el contrato se base en los puntos y bases ya discutidas y convenidas con el gobierno, entre las cuales está la de que la obra se concluirá dentro de un plazo máximo de 27 meses, a contar de la fecha de aprobación del contrato.

Condiciones y especificaciones técnicas que fueron aprobadas por el gobierno nacional bajo la autorización del presidente Enrique Olaya Herrera y por el ministro de obras públicas Alfonso Araujo. En sus palabras: “manifiesto en nombre del gobierno que se acepta dicha propuesta, basada en los estudios, planos y especificaciones presentados por usted al Ministerio de Obras Públicas. Los detalles de la póliza se convendrán inmediatamente, de acuerdo con las estipulaciones ya discutidas y aceptadas.” (Roberto Echeverri V. “El gobierno acepto la propuesta para el terminal marítimo y fluvial de Cartagena.” *El Tiempo*, Vol. XXII, No. 7334, Bogotá, 1 de marzo de 1932, pág. 1). Según el jefe de navegación del Ministerio de obras, Melendro, la compañía contratista no podía iniciar trabajos inmediatamente después de firmada la negociación pues antes debía hacer algunos estudios en terreno para determinar en dónde se construirían las obras materia del contrato; por tanto, se esperaba que el inicio de los trabajos tardara alrededor de cinco meses (Editorial. “En agosto inician trabajos en Cartagena y en las Bocas.” *El Tiempo*, Vol. XXII, No. 7341, Bogotá, 8 de marzo de 1932, pág. 12). Años después, en 1945, la Cámara de Comercio de Cartagena, la Junta de Defensa del Puerto y ciudadanos pertenecientes al Club Rotario adelantaban gestiones para formar una empresa de navegación fluvial para transportar carga entre Cartagena y los puertos del interior del país por la vía del Canal del Dique; lo que indica que los trabajos efectivamente se ejecutaron o estaban aun en ejecución. La propuesta pretendía aprovechar varios barcos que podían ser comprados en Estados Unidos que habían sido usados durante la guerra para el transporte de material bélico por las vías fluviales de ese país (Editorial. “Aeropuerto “Taca” en Cartagena.” *El Colombiano*, Vol. XXXIV, No. 10.287, Medellín, 26 de agosto de 1945, pág. 9).

Otro aspecto importante de ser relacionado en correlación con la construcción de infraestructura son las relaciones laborales que se gestaban. En 1941, la totalidad de los sindicatos de trabajadores del río Magdalena se acogieron a un plan de tecnificación de los puertos y a la regulación general de los trabajos, programa propuesto por el Ministerio de Obras Públicas. Para eso el gobierno nacional preparó un censo obrero en el río, con miras a fijar el máximo y mínimo de los salarios, además de la distribución general de los trabajos en las diferentes zonas del Magdalena, tarea que se esperaba estuviera a cargo de una comisión integrada por representantes del gobierno, de las empresas navieras y de los obreros (Editorial. “Será puesto en práctica el plan de tecnificación de los puertos.” *El Colombiano*, Vol. XXX, No. 8829, Medellín, 9 de julio de 1941, pág. 4). Uno de los problemas que se detectó desde el Ministerio de Trabajo, fue que

existía un exceso de personal en los puertos del río y que su mecanización traería aún más desocupación, la solución que se pensó fue emplear a los desocupados en las obras públicas que se construían por todo el país (Editorial. “El ministro de obras pide la supresión del impuesto de canalización del Magdalena.” *El Colombiano*, Vol. XXX, No. 8843, Medellín, 23 de julio de 1941, pág. 4).

En otros ríos de menor envergadura como el río Naipipí, que a inicios de la década de 1930 fue considerado de gran importancia para el comercio del país y principalmente del occidente colombiano, se decía: “su construcción es tan importante como el canal de Panamá, y más importante que las Bocas de Ceniza y que todas las carreteras y ferrocarriles construidos y por construir (...)” (Editorial. “El Chocó: sus obras...” *El Colombiano*, Vol. CLXXI, No. 4894, Medellín, 3 de enero de 1930, pág. 2). El proyecto que nunca se llevó a cabo, pues el Chocó, como ya vimos, nunca se conectó de manera eficiente y efectiva con el resto del país.

Otra muestra de la atención a la navegación fluvial en otros ríos en el país puede deducirse del fondo resultado del cobro de derechos fluviales recaudados en Cartagena destinados a la canalización de los ríos Sinú y Atrato. De acuerdo con las noticias, fue utilizado únicamente en el primero de ellos dejando en el olvido los trabajos en el Atrato aun con “las riquezas que este podía ofrecer a la nación [...]”. Además, la atención a la movilidad de las herramientas necesarias para facilitar esas navegaciones, como es el caso de la draga existente en el país para la canalización de los ríos, que, para ese momento, se encontraba en Buenaventura sin usarse, “cuando en el Chocó se necesitaba urgentemente [...]” (Corresponsal. “El cobro de los derechos fluviales no beneficia al departamento.” *El Tiempo*, Vol. XIX, No. 6569, Bogotá, 14 de enero de 1930, pág. 7).

Respecto al afamado y renombrado ‘canal del Atrato’,¹⁴ para 1930, el ministro de Panamá en Colombia, José E. Lefebre decía que el almirante Chester se preguntaba sobre la disponibilidad del gobierno colombiano para construir dicho canal que complementarían la función del canal de Panamá en cuanto al comercio internacional, pero el interés no fue más allá en parte porque no lo

¹⁴ El Canal Atrato-Truandó es el nombre que se le dio al intento de canalizar los ríos Atrato y Truandó, al comunicarlos con la costa pacífica colombiana, a través de la Serranía del Baudó. Esta hidrovía, de 28 m de profundidad, 150 m de ancho y 140 km de longitud, iba a permitir un paso interoceánico para el país, entre Tarena (en el golfo de Urabá sobre el Caribe) y Curiche (en bahía Humboldt sobre el Pacífico colombiano). Dicho canal sería más competitivo que el de Panamá por ser a nivel y de mayor capacidad. Comisión de la Verdad. En: <https://www.comisiondelaverdad.co/que-es-el-canal-atrato-truando>

hubo tampoco por parte del gobierno colombiano (Agencia SIN. “Construcción de un canal por el Atrato.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6659, Bogotá, 14 de abril de 1930, pág. 1).

Respecto a la intendencia del Chocó, el periodista Pedro Sondereguer aseguraba que, si el canal del Atrato se hiciera por los ríos Quito y San Juan, tarea difícil pero no imposible, Quibdó se convertiría en un puerto de importancia capital, por el contrario, si el canal se construía por los ríos Napipí o Truandó el éxito de Quibdó no podría asegurarse. Además, tendría que buscársele salida al mar, ya por Antioquia o por Caldas pues lo que impedía, a su parecer, el desarrollo de Quibdó no era el clima sino la falta de comunicación con el interior de la república. Lograr la comunicación con Quibdó y la salida al mar sería tan beneficioso para la economía del país que podría darse preferencia a esa salida sobre la de Buenaventura; Manizales, por ejemplo, cuya distancia de Buenaventura encarece enormemente las mercancías importadas podría pensar en una más rápida comunicación con el mar aprovechando el curso del Atrato. La capital chocoana tiene una ventaja, la comunicación permanente con los puertos del Atlántico y la cercanía con las costas del Pacífico. Sondereguer recomendaba que lo primero que debía hacerse era convertir al Chocó en departamento para que sus habitantes hicieran en beneficio de su territorio lo que no habían podido lograr el resto de los colombianos; posibilidad que se hacía más factible cuando se pensaba que las rentas del Chocó eran superiores a las de algunos departamentos. Agrega que otra opción para lograr que Quibdó se posicionara como un centro comercial no era indispensable la construcción del canal del Atrato, sino que bastaría con construir una carretera de Quibdó a la costa del Pacífico ya fuera a Nuquí o a Cabita. En ese punto el entrevistador le pregunta a Sondereguer si considera que el regionalismo que prima entre los colombianos representaría un obstáculo para aprovechar las bondades de Quibdó. A lo que respondió:

No lo creo. En este caso el regionalismo en vez de un obstáculo es un estímulo. Las poblaciones situadas en lo que podríamos llamar la zona de influencia de Quibdó se verán obligadas, por amor de sí mismas, a aprovechar a la ciudad chocoana como puerta para sus productos. Si dichas poblaciones quieren progresar y engrandecerse tendrán que valerse del camino Chocano. Por lo demás el interés comercial suele ser más fuerte que el regionalismo (Agencia SIN. “La importancia nacional del puerto de Quibdó en el Chocó.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7231, Bogotá, 17 de noviembre de 1931, pág. 4).

En otras vías fluviales del país, la navegación comercial a gran escala no está tan ampliamente documentada en las fuentes consultadas, sin embargo, al considerar que la hidrografía de Colombia es una de las más grandes del mundo, es difícil pensar en la integración de los pueblos lejos de la navegación fluvial sobre todo en lugares donde los ferrocarriles y carreteras nunca llegaron o lo hicieron tarde. En 1938, la comunicación con el extremo oriental del país era muy difícil, poblaciones de la comisaría de Arauca tenían como único medio de comunicación el río Casanare, las lanchas que hacían el recorrido partían de Puerto López con dirección a La Esmeralda, pequeño puerto con pocas edificaciones, en un recorrido que duraba una hora y de ahí hasta Cravo Norte el tiempo empleado dependía de muchos factores llegando a tardar el viaje varios días y el correo desde Bogotá se recibía con 20 o 25 días de retraso (Editorial. “Se halla en un total descuido la población de Cravo Norte.” El Espectador, Año 50, No. 8861, Bogotá, 18 de marzo de 1938, pág. 7).

En 1941, se inauguró la navegación fluvial por el río Meta entre Puerto López y Puerto Carreño con un barco llevado desde Barranquilla que sería utilizado para el transporte de ganado, cuyo nombre era Eduardo Santos (Editorial. “La navegación en el Meta se inaugura en el mes de septiembre.” El Colombiano, Vol. XXX, No. 8828, Medellín, 8 de julio de 1941, pág. 4). En el departamento de Antioquia también se hicieron obras para la navegación fluvial de menor calibre, pero no por eso menos importantes, en 1943 se aprobó en la cámara de representantes la construcción de un malecón sobre el río Nechí en el municipio de Zaragoza con el fin de redimir el comercio de esa región del departamento (F. López, corresponsal. “Un malecón en el río Nechí va a construir el gobierno nacional.” El Tiempo, Vol. XXIII, No. 11552, Bogotá, 12 de noviembre de 1943, pág. 11).

Por vía fluvial también se estableció comunicación internacional, en 1944 la compañía brasilera Snap inauguró un tráfico fluvial entre Leticia y Manaus con el objetivo de lograr intercambio comercial y comunicación social entre Brasil y Colombia (Editorial. “Tráfico fluvial entre Leticia y Manaus (Brasil).” El Colombiano, Vol. XXXIII, No. 9818, Medellín, 30 de abril de 1944, pág. 1).

Lo marítimo

La navegación marítima era la forma que tenía el país para comunicarse con el resto del mundo, por eso la infraestructura para lograr que los barcos zarparan y anclaran en los puertos localizados

en las costas, era una constante preocupación, pues, debía ser apropiada no solo para el atraque de las naves sino también para recibir la mercancía, guardarla y posteriormente distribuirla por el país, igual pasaba con las exportaciones. En 1930, la oferta de barcos que hacían viajes hacia el exterior desde los puertos del caribe colombiano era amplia, estaban a disposición la Compañía español-trasatlántica española con sede en Bogotá en el edificio Cubillos (Editorial. “Compañía español-trasatlántica española.” *El Tiempo*, Vol. XIX, No. 6569, Bogotá, 14 de enero de 1930, pág. 14); La Compañía Real Holandesa que prestaba el servicio completo desde Bogotá con un expreso que salía de esa ciudad los lunes en la mañana, partía de La Dorada el martes y llegaba a Barranquilla el sábado, embarcaba hacia Europa el lunes para llegar a Inglaterra en veinte días, a Francia en veintiuno y a Holanda en veintidós (Editorial. “Viajeros para Europa.” *El Tiempo*, Vol. XIX, No. 6570, Bogotá, 15 de enero de 1930, pág. 7); la compañía La Navigazione generale italiana cuyas naves partían de Cartagena para Cádiz, Barcelona, Marsella y Génova, la compra de los tiquetes se hacía en el Banco Francés – Italiano y en la oficina de viaje y turismo de la “SCADTA” (Editorial. “Navigazione Generale Italiana.” *El Tiempo*, Vol. XIX, No. 6572, Bogotá, 17 de enero de 1930, pág. 5).

A su vez, como se deduce del aparte de la navegación fluvial, la conexión con estos puertos en las costas era parte de la misma estructura de comunicación; es decir, la comunicación con el Caribe y el mundo se efectuaba por el Magdalena y, como se ha señalado, hacia el interior a buscar las respectivas vías troncales. Una escueta muestra de la actividad que se teje en esas interacciones y que Jaime Salazar Montoya ha estudiado de buena manera, puede seguirse en la noticia de 1945, en la que se señala que entró por Barranquilla un cargamento de harina y trigo que llegaba a subsanar la falta del cereal en todo el país. Llegaron desde Argentina 35.000 sacos de trigo para ser distribuidos entre los molineros del occidente y la costa atlántica del país con lo que quedaría solucionada la escasez y el alza exagerada del producto. Además, llegaron 12.000 sacos de harina de trigo para lograr una baja en el precio del pan, alimento de primera necesidad que se había hecho casi imposible de consumir (Editorial. “12.000 sacos de harina y 32.000 de trigo llegarán de la Argentina.” *El Colombiano*, Año XXXIV, No. 10.232, Medellín, 2 de julio de 1945, pág. 1). En ese mismo año se estudiaron los muelles de Puerto Colombia por parte de los técnicos de la Compañía Explotadora de Petróleo con el fin de colaborar con el gobierno nacional para la reapertura del puerto que sería no solo puerto marítimo sino gran centro de petróleo

(Alberto Manrique. “Grandes mejoras se harán pronto a Puerto Colombia.” El Colombiano, Vol. XXXIV, No. 10.296, Medellín, 4 de septiembre de 1945, pág. 4).

Sin obviar la importancia de los puertos en el Caribe colombiano para la vinculación con el resto del mundo y la integración de las regiones del país, el puerto de Buenaventura ganó progresivamente importancia en parte por sus características naturales que facilitaban el arribo de las naves y por la existencia del Ferrocarril del Pacífico que posibilitaba el ingreso de las mercancías. Buenaventura, ubicada en el Pacífico colombiano, está ubicada a unas 360 millas al sur del Canal de Panamá, fue descubierta por Pascual de Andagoya en 1522 y a partir de ese momento hasta 1826, cuando el gobierno colombiano lo declaró puerto libre, la bahía servía de refugio a los piratas del Pacífico, a los aventurados, a los buscadores de oro y los pescadores. Por las condiciones meteorológicas y aislamiento del resto del país por cuenta de la cordillera occidental no se pensaba que la ciudad puerto tuviera mucho futuro, sin embargo, al tener un gran bahía protegida en todo sentido y un hondo canal en su entrada hizo que se le declarara puerto del Pacífico; los primeros estudios los hizo el capitán Kellet almirantazgo británico cuyos estudios fueron utilizados por los navegantes hasta 1906, año en el que hubo una gran catástrofe en toda la costa del Pacífico en la que fueron barridas las obras existentes por enormes olas que llegaron a cincuenta pie de altura que causaron la muerte de más de cinco mil personas en toda suramérica, el acontecimiento cambió las características de muchos lugares y hubo que hacer nuevos estudios, buscar y arreglar los canales conocidos. Las condiciones salubres del lugar también fueron consideradas, por eso en 1916 la dirección nacional de higiene y la fundación Rockefeller invitaron a una comisión sanitaria norteamericana con la dirección del general Gorgas para hacer los estudios necesarios, quienes concluyeron que no existían focos de fiebre amarilla en el puerto. Unos años más tarde, en 1925 el inspector sanitario Richardson que llevaba varios años trabajando en el canal de Panamá llevó al puerto una campaña contra el mosquito, la cual fue continuada por el gobierno nacional, se controló a las ratas y todas las posibilidades de infecciones tropicales desaparecieron. En 1914 el gobierno nacional había contratado con la casa inglesa Pearson los estudios requeridos para hacer un puerto moderno, el informe implicó la inversión de 12.314.605 pesos, pero por la guerra en Europa la obra no pudo llevarse a cabo. Sin embargo, el ingeniero colombiano Garcés y el americano Blackwook contrataron con el departamento del Valle la construcción de un muelle para el que la casa Amsinck prestó un millón de pesos, se construyó un muelle de concreto de 450 pies de largo por un lado y de 750

por otro, que permitió la iniciación del descargue directo de los buques a las bodegas adyacentes al muelle en vez del descargue por medio de lanchas, medida rápidamente fue insuficiente para la creciente demanda derivada del constante crecimiento del puerto, así:

Hubo casos de demoras de barcos en el puerto durante 126 días. La carga era colocada en cualquier lugar y sometida al calor, la lluvia y demás inclemencias, durante varios meses. El vapor “Anatola” llegó al puerto el 19 de agosto de 1926 y salió el 11 de diciembre, o sean 113 días después. El vapor “Hannascogland” arribó en septiembre 28 de 1926, y se hallaba aún en el puerto en septiembre de 1927, 126 días después. Las empresas marítimas aumentaron tarifas primero en un 25 por ciento y luego en un 50 por ciento. El costo de estas deficiencias se ha calculado para Colombia en muy poco menos de diez millones de pesos.

Como medida de contención, el gobierno contrató con la Raymond Concrete Pile Co. de Nueva York la construcción de un muelle de concreto de 2.400 pies de largo y el ahondamiento del canal hasta 35 pies de profundidad, una vía hacía el nuevo muelle de 600 pies y se arregló el relleno de la tierra pantanosa adyacente que requirió dos millones de yardas cúbicas de material. La formación del fondo de la bahía era tan dura que fue necesario importar maquinaria y emplear dinamita para volar algunos trozos de roca del fondo. El puerto construido tendría cuatro bodegas de acero, cuatro grandes grúas, todo el servicio de electricidad a cargo de la Compañía Colombiana de Electricidad, las maquinarias eléctricas necesarias que fueron construidas contra incendio y conexión directa con el ferrocarril del Pacífico que llegaba hasta Armenia (Editorial. “Buenaventura, la llave de Colombia en el pacífico.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6607, Bogotá, 21 de febrero de 1930, pág. 8).

El muelle de Buenaventura contaba con un **malecón** que consistía en una plataforma de concreto de 65 pies de ancho por 2.376 de largo, sostenida por 2.085 pilotes de cemento con un espesor de 18 por 18 y 65 pies de largo aproximadamente; cuatro **bodegas** que miden 283 pies de largo por 150 de ancho, 24.5 pies de alto, cuanta con 32 puertas para el ingreso de cualquier tipo de carga y las paredes fueron fabricadas en concreto hasta los 5 pies y el resto en asbesto, material no inflamable; los trabajos de **dragado** se realizaron en una zona de 1.800 pies de largo por 150 de ancho y una profundidad de 35 pies, sin embargo pese a haberse dragado 1.773.246 yardas cúbicas de material algunos peritos aseguraron que la bahía no ofrecía todas las facilidades para

el atraque de los vapores debido a que con las fuertes corrientes que arrastran cuanto encuentran a su paso, la parte dragada empieza a perder fondo; las cuatro **grúas** adquiridas de 45 toneladas cada una podían levantar cinco toneladas y una que tenía la capacidad de levantar 65 toneladas. En toda la obra del malecón, inclusive bodegas y demás aditamentos, fueron invertidas 3.060 toneladas de acero de refuerzo y 33.430 yardas cubicas de concreto; el costo de la obra con todas sus dependencias fue de 4.000.000 de pesos de los cuales 500.000 se invirtieron así: una grúa flotante, una grúa-puente, dos martinets, dos lanchones de acero, un tanque con capacidad para veinte mil galones de aceite, una perforadora para material duro, dos remolcadores, tres lanchas pequeñas y varias mezcladoras de concreto (Corresponsal. “El malecón del Puerto Orgullo del litoral Pacífico.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6759, Bogotá, 28 de julio de 1930, pág. 6). Tal era la calidad del trabajo realizado en el puerto de Buenaventura que un oficial japonés del vapor “Heiyo Marú” dijo en 1930 que “Buenaventura era puerto mejor acondicionado de la costa occidental de América desde San Francisco, California hasta Magallanes.” El mencionado vapor que movía 17.000 toneladas de carga se pudo acomodar fácilmente en el malecón (Jorge Zawadzky. “El malecón de Buenaventura.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6875, Bogotá, 21 de noviembre de 1930, pág. 10). Solo unos meses después, en marzo de 1931 se discutió en la cámara de representantes un proyecto para la ampliación del puerto (Editorial. “Se discute el proyecto sobre construcción y ampliación de Buenaventura.” *El Colombiano*, Vol. XIX, No. 5244, Medellín, 5 de marzo de 1931, pág. 8) en vista de que en los primeros meses del año la aduana produjo 590.000 pesos (Editorial. “Producto de la aduana de Buenaventura.” *El Colombiano*, Vol. XX, No. 5368, Medellín, 3 de octubre de 1931, pág. 2).

La apertura del puerto nacional de Buenaventura dio paso a la discusión de diferentes temas como la reglamentación para impedir la importación de vegetales, semillas, codos y bulbos sin certificado (Editorial. “Por telégrafo se reglamentó el servicio de sanidad vegetal.” *El Colombiano*, Año XX, No. 5831, Medellín, 2 de julio de 1931, pág. 8). Se buscó gravar la importación de insumos para la elaboración de medicamentos, para lo cual designó una comisión de médicos que determinó que se debía gravar fuertemente los específicos preparados y rebajar los de los cuerpos simples y compuestos. (Editorial. “El gravamen a las drogas extranjeras.” *El Colombiano*, Año XX, No. 5494, Medellín, 4 de diciembre de 1931, pág. 7). Se modificó el decreto respectivo a las importaciones con la intención de proteger la industria con tarifas altas (Editorial. “Un informe de la comisión de aduanas.” *El Colombiano*, Año XX, No. 5493,

Medellín, 3 de diciembre de 1931, pág. 3). El decreto mantenía el proteccionismo para algunos bienes, a saber: para el trigo, 8 pesos; cebada 3 pesos; granos y legumbres en lata, 1 peso; confites, dulces, frutas cristalizadas, 1 peso; carne, pescado en salsa, 45 centavos; leche condensada líquida y sólida 15 pesos; cervezas y vinos 40 pesos; champañas, 3 pesos, aguardiente 3.50 pesos; cueros curtidos, sin pelo, gruesos, 80 centavos, delgados 2.50 centavos; esos nuevos impuestos debían cobrarse a las mercancías que llegaran al país después del 20 de diciembre de 1931, además se fijaron tarifas especiales para Tumaco (Editorial. “Ayer salió el decreto sobre tarifa aduanera.” *El Colombiano*, Año XX, No. 5503, Medellín, 13 de diciembre de 1931, pág. 1).

En 1937, una comisión técnica levantó un plano hidrográfico de Buenaventura y entregó un informe con las obras que deberían ejecutarse para mejorar las condiciones en las que los barcos arribaban en los muelles, sobre todos los de mayor calado. El informe incluía la ruta acuática de los barcos dentro de la bahía, los rellenos y dragados necesarios, así como también la adaptación de algunas playas para balnearios. Otra comisión hizo un estudio semejante en el puerto de Tumaco (Agencia Ariel. “Las obras portuarias de Buenaventura y Tumaco se ampliarán.” *El Colombiano*, Vol. XXV, No. 7287, Medellín, 22 de febrero de 1937, pág. 1). Un mes más tarde del mencionado informe se firmó un contrato entre el gobierno nacional y el consejo de los ferrocarriles para la construcción de diferentes obras en el puerto de Buenaventura, se destinaron 2'000.000 de pesos para las obras de dragado, construcción de bodegas y resguardo de aduanas, pavimentación y relleno de las calles, plazas de mercado cubiertas, edificio de aduana, y la compra de una draga, se esperaba la asignación del contrato a una casa extranjera (Agencia Ariel. “Un contrato por valor de dos millones hace el consejo ferroviario.” *El Colombiano*, Vol. XXVI, No. 7312, Medellín, 20 de marzo de 1937, pág. 5). Por su parte en el puerto de Tumaco se hicieron los planos de las obras necesarias, el dragado de la bahía, la construcción del muelle y el relleno del puerto, contando con la prolongación del ferrocarril hasta Pindo, frente a la isla. Para eso, la cámara de comercio pidió al ejecutivo nacional y a las cámaras la apropiación de una partida de 200.000 pesos del presupuesto nacional para iniciar los trabajos que podrían demorar alrededor de dos años (Tomas Herrera, corresponsal. “Terminados los planos para los trabajos de arreglo del puerto.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9726, Bogotá, 24 de octubre de 1938, pág. 16).

Unos años después, en 1942 se empezaron a construir las bodegas de la Federación de Cafeteros en Buenaventura con una capacidad de 200.000 sacos de café (Corresponsal Quintero. “Grandes

bodegas se construyen hoy en Buenaventura.” El Colombiano, Vol. XXXI, No. 9237, Medellín, 2 de septiembre de 1942, pág. 1), decisión tomada por el acrecentamiento de tráfico marítimo en el puerto, por lo que las bodegas construidas a todo lo largo de la línea tendrían capacidad para recibir 300.000 sacos de café, 100.000 más que los planeados inicialmente (Editorial. “Bodegas para 300.000 sacos de café tendrá hoy Buenaventura.” El Colombiano, Vol. XXXI, No. 9300, Medellín, 5 de noviembre de 1942, pág. 2). Medida que rápidamente fue insuficiente ya que en septiembre de 1943 el gobierno nacional ordenó la construcción de dos bodegas debido a la congestión de carga y al constante aumento del movimiento de los barcos (Editorial. “Dos nuevas bodegas se construirán en Buenaventura ahora.” El Colombiano, Vol. XXXII, No. 9620, Medellín, 30 de septiembre de septiembre de 1943, pág. 1). Mismo año en el que un diputado presentó un proyecto de ordenanza con el que se propuso la construcción de un canal de tres kilómetros entre Málaga y Buenaventura de manera que ambas bahías quedaran unidas y se estableciera un sistema de transporte de cabotaje similar al que se manejaba en el pacífico chocoano, esto con el objetivo de ayudar a las personas que viven de la pesca y la extracción de maderas (Quintero, NN. “Harían un canal entre Málaga y Buenaventura.” El Colombiano, Vol. XXXII, No. 9500, Medellín, 3 de junio de 1943, pág. 1).

Tal era la demanda del puerto de Buenaventura que en 1945 llegaron por esa vía 12 barcos de gran capacidad que ingresaron al país 50.000 toneladas de mercancía, un volumen importante para un país principalmente rural (Editorial. “Cincuenta mil toneladas de mercancías llegaron pronto al puerto de Buenaventura.” El Colombiano, Vol. XXXIV, No. 10.325, Medellín, 3 de octubre de 1945, pág. 8).

Como se ha venido mostrando, el transporte por vía acuática en el país estuvo atravesado por el protagonismo del río Magdalena, que no solo interconectaba las regiones del interior, sino que posibilitaba la comunicación con los puertos hacia el exterior. Cuando los ferrocarriles y las carreteras fueron tomando relevancia el transporte por el río Magdalena sufrió afectaciones, pero aun así, siguió siendo durante varios años la vía más rápida y económica para transportar las mercancías, sobre todo la materia prima de exportación como el café que se dañaba rápidamente. La importancia de esta vía fluvial era tal para el desarrollo del comercio en el país, que llegaron a existir muchas empresas navieras tanto nacionales como extranjeras que vieron en la navegación fluvial por el Magdalena una oportunidad de negocio; esta actividad sin duda se vio reforzada y favorecida por iniciativas del gobierno nacional como la canalización del río para que fuera más

navegable y la organización de los puertos para que soportaran grandes capacidades de carga y de movimiento; así como la promoción de construcción y mejora periódica de bodegas y puertos.

La constante que marca los enunciados en las noticias es la insistente búsqueda de que el transporte fuera rápido, eficiente, óptimo y barato, de manera que las mercancías pudieran llegar a su destino de la mejor forma. Uno de los grandes retos que enfrentó el gobierno nacional, las empresas navieras y los trabajadores del río, fueron las sequías que impedían la navegabilidad de los barcos y por tanto la movilización de personas y mercancías; por eso, mediante trabajos de dragado y canalización se intentaba mantener el río como una vía óptima. En la misma dirección, para que el sistema de navegación funcionara se hicieron trabajos en los puertos del país, en el norte en la región de la costa caribe en Bocas de Ceniza y en el Canal del Dique, y en la costa pacífica se hicieron trabajos a gran escala en Buenaventura que lograron consolidar al puerto como el punto de entrada de los productos extranjeros al país y la salida de los aquí producidos.

Sin embargo, la imposibilidad para consolidar el sistema fluvial del país unido a la creciente importancia del ferrocarril y al monopolio de las carreteras, se logró que la navegación comercial por el Magdalena cayera en desuso.

(...) adornarse nuestro plateado cielo con el ave titánica, pujante, majestuosa, barnizado con pincel de
rubíes la celeste bóveda.

Por aire

Como se verá en la síntesis de las noticias citadas adelante, la llegada de los aviones al país despertó la esperanza de que “finalmente” se lograría comunicar e integrar al país. Con ellos nació esta ilusión que se fue materializando en el tiempo con la construcción de pistas y campos de aterrizaje, aeródromos y aeropuertos en todo el territorio nacional, en cada planicie que significaba la posibilidad de aterrizar, en los más alejados lugares del país. Igualmente, en la apertura de escuelas de aviación, en la construcción de bodegas y en la fundación de empresas asociadas al sistema aéreo nacional y activas para la comunicación internacional.

En el país, la navegación aérea comenzó cuando en diciembre de 1919 un grupo de individuos firmaron frente a un notario público de Barranquilla los estatutos y reglamentos de la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos –Scadta–. En los años siguientes, cuando aún el aeroplano era una novedad en Estados Unidos, como muestran los informes, la empresa había volado más de 3.000.000 de kilómetros y Colombia había establecido una buena cantidad de ‘líneas’¹⁵ aéreas comerciales. Así, en 1920 se estableció entre Barranquilla y Girardot un servicio de pasajeros y correo que cubrió una distancia de 800 kilómetros utilizando los “Junkers” de tipo metálico monoplano. Uno de los grandes asombros fue que acortó los viajes de ocho días combinando el río y ferrocarril a ocho horas. Más tarde, Bucaramanga a cuatro días por el río y tres a lomo de mula de Barranquilla, quedó a seis horas en avión. Después se establecieron otras líneas que comunicaron a Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, y más tarde otras rutas que unieron al Atlántico con el Pacífico en Buenaventura, Chocó, Colón, Panamá y Guayaquil. Tal fue el impacto de la comunicación aérea, que en 1920 se reportó un movimiento de 850 kilos de carga, y para 1928, la cifra había ascendido a 426.165 kilos. De acuerdo con la noticia publicada por el periódico El Tiempo, el movimiento de pasajeros y kilómetros recorridos

¹⁵ En la época se entendía por línea aérea la ruta que debía recorrer el avión entre dos puntos. Por ejemplo, la línea aérea entre Medellín y Urabá.

por los aviones de la empresa los primeros ocho años de funcionamiento fueron los siguientes:

Año	Km. de vuelo	No. de pasajeros
1920	4.325 km	12
1921	86.342 km	379
1922	206.000 km	1.137
1923	296.700 km	1.318
1924	271.250 km	1.084
1925	293.100 km	1.134
1926	480.300 km	2.729
1927	527.300 km	3.905
1928	929.350 km	6.056

(Editorial. “El maravilloso desarrollo de Scadta en Colombia.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6606, Bogotá, 20 de febrero de 1930, pág. 14).

Para 1936, la empresa inauguró un edificio con forma de avión en la calle Nariño, diagonal al edificio la Palma en Barranquilla; allí se instalaron todas las dependencias de la Scadta. Una vez instalada la compañía en el nuevo edificio, se demolió el viejo edificio detrás del cuartel nacional (Goenaga, corresponsal. “La Scadta inauguro un moderno edificio para sus oficinas.” El Tiempo, Vol. XXVI, No. 8792, Bogotá, 19 de marzo de 1936, pág. 8).

En 1931, la Scadta estableció servicio entre Bogotá, Barranquilla y Nueva York; la empresa transportaba el correo de Bogotá dos veces por semana directamente a Nueva York (a las otras ciudades de Estados Unidos eran transportados por las líneas de ese país) (Editorial. “Medellín- New York, servicio aéreo Medellín – New York.” El Colombiano, Año XX, No. 5358, Medellín, 23 de julio de 1931, pág. 1). Una forma en cómo las empresas aéreas establecieron las líneas era haciendo pruebas sobre la mejor ruta para comunicar una o más ciudades; por ejemplo, en 1931 la Scadta hizo una prueba como parte de los estudios preliminares de una línea transversal entre Barranquilla, Medellín, Cali y Buenaventura en un avión Sikoraki de dos motores (Editorial. “La Scadta piensa establecer un nuevo servicio

de aviones.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7125, Bogotá, 3 de agosto de 1931, pág. 6). Uno de los motivos para establecer nuevas líneas era el trabajo que hacían los municipios al construir campos de aterrizaje o aeródromos, demanda a la que las empresas aéreas respondieron.

En el caso de Medellín y Cali, se construyeron aeródromos para que la Scadta estableciera una línea transversal. A mediados de 1932, la Scadta estaba lista para iniciar las labores de transporte de pasajeros, correos, aeroexpresos y valores; de acuerdo con la noticia, la línea partiendo de Puerto Berrio pasaba por Medellín, Cali, Buenaventura y Valle del Cauca comunicando a esas ciudades con la principal de la compañía, la línea del Magdalena que comunicaba a Barranquilla con Bogotá y con las demás líneas que salían de Buenaventura hacia Tumaco y Quibdó. Dadas las condiciones topográficas se escogieron aviones anfibios bimotores, los Sikonaky con capacidad para seis pasajeros con estación inalámbrica y adaptado para acuatizar o aterrizar (Editorial. “La Scadta inaugura el 28 la línea aérea transversal.” El Tiempo, Vol. XXII, No. 7448, Bogotá, 26 de junio de 1932, pág. 10).

En 1933 la Scadta obtuvo la exclusividad de los correos aéreos por nueve años; según el contrato celebrado con el gobierno, la compañía tuvo la tutela para transportar todos los correos nacionales hasta 1942, la entidad creó una oficina central y una oficina de correos en todos los departamentos, extendiendo la red de comunicación a todas las regiones del país (Editorial. “La SCADTA obtiene la exclusividad por nueve años para los correos aéreos.” El Colombiano, Vol. XXII, No. 6098, Medellín, 25 de agosto de 1933, pág. 1).

Otra empresa que jugó un papel importante en la comunicación aérea del país fue la Panamerican Grace Airways, que, el 21 de enero 1930, inauguró el servicio de pasajeros y correo desde Buenaventura con el sur y el norte del continente americano en dos rutas aéreas diferentes: hacía el norte, el vuelo era directamente con la empresa Panamerican, y hacía el sur, el traslado era hasta Arica y de ahí a todos los puertos intermedios de Ecuador, Perú y Chile haciendo conexión con los servicios aéreos que viajaran hasta Argentina. Inicialmente el servicio se prestaba con un vuelo a la semana, para el sur los aviones prestaban su servicio los martes, y para el norte los viernes (Ancizar y Cía. “Se inaugura hoy el servicio de pasajeros entre Buenaventura y Panamá.” El Tiempo, Vol. XIX, No.

6576, Bogotá, 21 de enero de 1930, pág. 7). En el mismo sentido, en mayo de 1931, se llevó a cabo el primer vuelo directo desde Kingston a Barranquilla recorriendo 500 millas continuas sobre el mar a cargo de la Panamerican Airways con correo y transportes. Los aviones utilizados fueron los Conmedore de 22 pasajeros (Editorial. “Nuevo servicio aéreo entre Barranquilla y Nueva York.” *El Colombiano*, Año XX, No. 5295, Medellín, 7 de mayo de 1931, pág. 1).

La compañía norteamericana Panamerican Air Ways tomó tal importancia en el país, que en 1940, el Ministerio de Guerra de Colombia le dio un permiso especial para que sus aviones pudieran cruzar el territorio nacional sin problema, igualmente le concedió una autorización para aterrizar sus aviones en todos los aeródromos nacionales bajo algunas condiciones (Editorial. “Se le dio permiso a la Panamerican para volar sobre Colombia.” *El Colombiano*, Vol. XXVIII, No. 8323, Medellín, 2 de febrero de 1940, pág. 1). Las condiciones puestas por el Ministerio de Guerra no son expuestas en la fuente consultada.

Muy temprano la cuestión aérea en el país se organizó. Muestra de ello es el arreglo al que llegaron en 1930 la Pan American Airways y Scadta para el libre cambio de pasajeros o de los envíos hechos en aeroplanos expresos que no llevaban correo; el acuerdo estableció el derecho por parte de ambas compañías de usar todos los puertos aéreos, los puertos de aterrizaje de hidroplanos y todas las demás instalaciones para la navegación aérea (United Press. “La Scadta y la Panamerican Airways firmaron un pacto para transporte de pasajeros.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6617, Bogotá, 3 de marzo de 1930, pág. 1).

En materia del establecimiento de los campos de aterrizaje, el trabajo era constante y en todo el territorio nacional. Iniciando 1930, el aviador alemán Husmanch estuvo en Cúcuta realizando estudios que buscaban el poder construir en la ciudad un buen campo de aterrizaje; dadas las condiciones geográficas del país los estudios técnicos debían ser muy exhaustivos (Corresponsal. “Se trata de establecer un campo de aterrizaje en Cúcuta.” *El Tiempo*, Vol. XIX, No. 6572, Bogotá, 17 de enero de 1930, pág. 10). Del mismo modo, el asesor técnico de la Scadta, Robert F. Ertner, visitó La Mesa, Cundinamarca, con el fin de escoger un campo de aterrizaje que pudiera ser utilizado no solo por esa compañía sino también por la escuela militar de aviación. La junta que existía, nombrada por el concejo,

compuesta por Roberto Albornoz L., Arsenio Ramírez y Luis Carlos García, dio al técnico alemán todos los informes del caso respecto de las gestiones que ya se habían hecho, en sus estudios el técnico Ertner sobrevoló el campo que había sido elegido y tomo algunas fotografías para completar la información gráfica, parece ser que los estudios y el establecimiento de ese nuevo campo de aterrizaje, El Hato, fue propuesto porque la Scadta buscaba establecer el servicio de pasajeros entre Girardot y Bogotá y fijar en ese punto un campo de emergencia podría ofrecer a los pasajeros mayor seguridad; el dueño del campo, Carlos Ramírez, mostro toda la disposición para la fundación del aeródromo (Corresponsal. “La SCADTA estudia la adopción de un campo de aterrizaje.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6678, Bogotá, 7 de mayo de 1930, pág. 6).

Ante el inminente establecimiento del campo de aterrizaje en La Mesa, el municipio de Anolaima ofreció al gobierno construir el campo en ese municipio con todas las garantías; para eso se pidió que se enviara al técnico antes de hacer el contrato (Corresponsal. “El campo de aterrizaje en La Mesa.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6688, Bogotá, 17 de mayo de 1930, pág. 3). Cuatro meses más tarde, Scadta ultimaba detalles para la inauguración de la ruta Bogotá – Girardot, una de las más importantes porque conectaba a la capital con las demás rutas aéreas en servicio.

De acuerdo con la documentación consultada, la pregunta de por qué la ruta para comunicar a la capital se estableció diez años después de haberse comenzado la aviación comercial en el país, podría responderse que fue debido a las dificultades técnicas que representaba. Se debía sortear la diferencia de alturas entre Girardot a 330 m.s.n.m y Bogotá a 2.650 m.s.n.m.; por eso, los preparativos fueron varios, primero se hicieron vueltos de ensayo, después se estableció un servicio de correos de aviones pequeños para que además los pilotos conocieran la nueva línea, se estudiaron durante un año las condiciones meteorológicas y se tomaron cientos de fotografías aéreas de todos los terrenos entre las dos ciudades terminales con el fin de establecer campos de emergencia, con base en ellas se hicieron todos los arreglos y mejoras necesarias, también se hicieron todas las negociaciones con los dueños de los terrenos para el establecimiento de los ya mencionados campos de emergencia de los que se hizo una cadena de doce campos; además se estableció un servicio particular de radio para que los pilotos pudieran informarse oportunamente de

las condiciones atmosféricas y meteorológicas. Para la línea se usó un Junkers F-13 que tendrían además de los puestos del piloto y el mecánico un camarote estilo limousine con espacio para cuatro pasajeros.

El establecimiento de la línea tenía grandes ventajas para el transporte, pues el viajero podría salir de Bogotá a las 6 a.m., llegar a Girardot a las 6:45 a.m., salir de allí en hidroavión para llegar a Barranquilla a las 8 a.m., volver a Girardot a las 2 p.m., tomar el avión para Bogotá a las 4 p.m. y estar en Bogotá a las 5 p.m. nuevamente.

Interregionalmente también se esperaba que trajera beneficios. Por ejemplo, “un hombre de negocios interesado en la compra de café puede salir a las 6 de la mañana de Bogotá, llegar a Girardot antes de las 7, tener todo el día para dedicarlo a su trabajo y regresar a la capital por la nueva línea aérea a las 6 de la tarde, cuando antes se hacía el mismo viaje en tres días, gastando dos de estos, uno en bajar y otro en subir por la vía terrestre.” (Agencia SIN. “La Scadta inaugurara un nuevo servicio de Bogotá a Girardot en aeroplanos.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6806, Bogotá, 13 de septiembre de 1930, pág. 1). El viaje entre Bogotá y Girardot se haría en 24 a 32 minutos dependiendo de las condiciones atmosféricas (Corresponsal. “Hay gran entusiasmo por el establecimiento de la línea aérea.” *El Tiempo*, Vol. XX, No. 6808, Bogotá, 13 de septiembre de 1930, pág. 6). La inauguración de la línea de la Scadta entre Girardot y Bogotá, en los aeródromos Flandes y Techo, se hizo en enero de 1931 (Editorial. “Inauguración de la nueva línea aérea terrestre de la Scadta Bogotá - Girardot.” *El Tiempo*, Vol. XXI, No. 6920, Bogotá, 7 de enero de 1931, pág. 8). Sin embargo, no fue hasta 1934 que se comenzó la construcción del aeropuerto en Girardot, en ese momento el gobierno adquirió un terreno anexo al Magdalena con excelentes condiciones, una recta de más de 4 km, para el funcionamiento del servicio se adecuaron como hotel las mejores casas de la población se les hizo la instalación de energía eléctrica en las casas (Corresponsal. “El gobierno está construyendo un gran aeropuerto.” *El Tiempo*, Vol. XXIV, No. 8063, Bogotá, 11 de marzo de 1934, pág. 6).

En 1931, se conoció la noticia de que se estaban haciendo las gestiones necesarias para lograr establecer líneas aéreas entre Bogotá, Caquetá y Putumayo (Editorial. “Se establecerán líneas aéreas Bogotá- Caquetá-Putumayo.” *El Tiempo*, Vol. CLXXIV, No. 5113, *El Colombiano*, 25 de septiembre de 1930, pág. 1).

En la parte occidental del país, el ya mencionado Gonzalo Mejía, gestionó en Nueva York el apoyo de las casas Ford Motor Co. y General Motor Co. para el establecimiento de una línea aérea entre Urabá y Medellín (Editorial. “Gonzalo Mejía habla sobre el proyecto de navegación aérea de Medellín a Urabá.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6833, Bogotá, 10 de octubre de 1930, pág. 12). En un telegrama que Gonzalo Mejía envió a su esposa en septiembre de 1931 asegura que “Quedo constituida la compañía afiliada Panair, que se llamará “Urabá-Medellín-Airways.” (Corresponsal. “Pronto habrá línea aérea de Medellín al Golfo de Urabá.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7158, Bogotá, 5 de septiembre de 1931, pág. 3). [Ver telegrama.](#)

Pero es a inicios de 1932 que el Consejo de Ministros aprobó el establecimiento de una red aérea entre Medellín y el golfo de Urabá. El contrato estableció que Mejía podría traspasar la concesión a cualquier compañía con el fin de establecer la conexión lo más rápido posible, por lo que en poco tiempo se daría comienzo al servicio por medio de la compañía anteriormente establecida, la Urabá-Medellín And Company con los servicios de Panamerican Ayres; también se estaban adelantando algunas negociaciones con la Scadta para extender el servicio hasta Bogotá (Editorial. “Se aprobó el contrato sobre navegación aérea en Urabá.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7282, Bogotá, 9 de enero de 1932, pág. 14). El servicio en concesión con la Panamericana quedaría establecido en cuatro meses con una periodicidad bisemanal (De nuestro servicio especial. “La navegación aérea entre Medellín y Urabá comienza antes de cuatro meses.” El Colombiano, Vol. XX, No. 5521, Medellín, 9 de enero de 1932, pág. 1), con aviones capacitados para transportar hasta ocho pasajeros en cada viaje. Los campos de aterrizaje en Medellín, Necoclí y los intermedios de emergencia ya se encontraban listos (Editorial. “Pronto se establecerá el servicio aéreo en la vía de Medellín – Urabá.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7279, Bogotá, 6 de enero de 1932, pág. 3). En julio se hizo el primer viaje de la línea de la línea entre Colón, Panamá y Medellín con las siguientes especificaciones:

¿A qué hora salieron de Colón , Mr. Rammer?

A las 6 y media de la mañana.

¿Y de allí a Turbo, ¿qué tiempo gastaron?

Casi dos horas, haciendo un recorrido de doscientas setenta millas.

¿Qué alcance tiene el radio de la nave?

El alcance del radio de la nave es de unas 1500 millas.

¿Qué impresión produjo el campo de aterrizaje?

El campo es magnífico y quizás uno de los mejores de esta parte de la América, pues no necesitamos sino la mitad para aterrizar y nos pareció, además, muy plano y limpio.

¿Qué tiempo les hizo en su viaje?

El tiempo fue un aliado de nuestro feliz viaje, salvo de Colón a Turbo en cuyo trayecto nos llovió permanentemente.

¿Y de Turbo aquí, qué vía tomaron?

La vía del río Atrato, hasta Vigia del Fuerte, allí cruzamos en dirección a Urrao. Pasamos luego el río Cauca, gastando de esta población hasta aquí veinte minutos.

¿A qué altura viajaron?

En casi todo el trayecto de viaje nos mantuvimos a una altura de diez mil pies.

¿Y qué clase de avión es el en que ha hecho el viaje?

Es un Sekosley Anfibio, de 2 motores, cada uno de los cuales tiene cuatrocientos veinticinco caballos de fuerza. (Editorial. “Nuestro campo de aterrizaje es uno de los mejores.” *El Colombiano*, Vol. XXI, No. 5697, Medellín, 6 de julio de 1932, pág. 1).

Bajo esa consideración, quedaba establecida la comunicación aérea de Medellín con el golfo de Urabá. En 1934, el gobierno nacional destinó 200 hectáreas de terrenos baldíos en el municipio de Turbo, Antioquia para la construcción de un aeropuerto nacional y otros servicios determinados por el Ministerio de Guerra (Editorial. “Será construido un aeropuerto en el Golfo de Urabá.” *El Tiempo*, Vol. XXIV, No. 8324, Bogotá, 30 de noviembre de 1934, pág. 3). Para completar la comunicación con Urabá, en 1939 se inició la construcción de un aeropuerto en Urrao; alrededor del cual surgió el rumor de que sería construido por el gobierno de los Estados Unidos con el fin de tener una base cercana para defender el canal de Panamá en el contexto de la Segunda Guerra Mundial. El ministro de guerra, José Joaquín Castro Martínez, señalaba que las especulaciones eran erróneas pues la obra se construiría con dineros y trabajadores colombianos; y complementaba: “[...] aun así muchos ciudadanos creen que el gobierno *yanki* sería el encargado de dicha obra aun

cuando el gobierno colombiano lo negara [...]”. (Editorial. “Habla el ministro de Guerra en torno al campo aéreo de Urrao.” *El Colombiano*, Vol. XXVIII, No. 8133, Medellín, 18 de julio de 1939, pág. 4).

En el transcurso de los trabajos de construcción de la obra, decía la gente, se harían las dotaciones necesarias para convertirla en una base militar para la defensa del canal vecino (Editorial. “A más tardar en diciembre de este año estará construida la de Urrao.” *El Colombiano*, Vol. XXVIII, No. 8137, Medellín, 22 de julio de 1939, pág. 2). Los trabajos se iniciaron en agosto de 1941 según información dada por el médico y miembro de la colonia urraeña residente en Medellín, Miguel Guzmán Arroyabe. El costo de la obra según los cálculos hechos por la aeronáutica civil sería de 75.000 pesos, incluyendo una carretera que debía construirse para dar acceso al aeródromo, para la cual, según la dirección de la aeronáutica, el gobierno departamental podría facilitar la herramienta utilizada en otras carreteras de la región (Editorial. “Ni el cinco empieza a construirse el aeródromo de la ciudad de Urrao.” *El Colombiano*, Vol. XXX, No. 8852, Medellín, 1 de agosto de 1941, pág. 2).

En 1944, el jefe de la sección de aeronáutica civil del Ministerio de Guerra, Pablo Emilio Jurado viajó a Urrao con el fin de adquirir, por compra, los lotes para el aeropuerto que tendría una pista de 1.000 metros de largo por 60 de ancho por un costo inicial de 60.000 pesos. Construir un aeropuerto en Urrao significaba para el departamento de Antioquia una obra estratégica en tanto la cercanía con la región del Pacífico, centro comercial y minero de la nación, una de las regiones más inexploradas. El aeropuerto podía recibir cualquier tipo de avión y sería de carácter mixto: oficial y civil como era común en todos los aeropuertos del país; es importante decir que la maquinaria y herramienta para construir el campo de aviación tuvo que ser transportada en recuas de mula, medio empleado en diferentes obras por falta de vías óptimas para el traslado de ese tipo de carga (Editorial. “DE GRAN TRASCENDENCIA NACIONAL SERA EL CAMPO DE AVIACIÓN QUE SE TERMINARA ESTE AÑO EN URRAO. / Adquiridos por la nación los terrenos necesarios. El aeropuerto tendrá mil metros de longitud por sesenta de ancho. Habla para *El Colombiano* el jefe de la Aeronáutica civil doctor Pablo Emilio Jurado.” *El Colombiano*, Año XXXII, No. 9779, Medellín, 20 de marzo de 1944, pág. 1 y 8).

La autorización legislativa para la obra fue dictada mediante el decreto 2426 por medio del cual el ejecutivo autorizó a la nación a iniciar inmediatamente los trabajos de la obra (Editorial. “El gobierno acaba de ordenar la construcción del campo de aviación en Urrao, el decreto.” *El Colombiano*, Vol. XXXIII, No. 9987, Medellín, 18 de octubre de 1944, pág. 1). Un mes después se firmó el contrato de construcción del aeródromo en cabeza de Gilberto Moreno quien representó al departamento de Antioquia. Con toda la burocracia lista, las obras se proyectaron para los primeros meses de 1945 (Editorial. “Firmado el contrato de construcción del campo de aviación para Urrao.” *El Colombiano*, Vol. XXXIII, No. 10.036, Medellín, 6 de enero de 1944, pág. 2). Las obras finalmente fueron iniciadas con una partida de 85.000 pesos en octubre de 1945 (Corresponsal. “Empezó la construcción del Aeródromo de Urrao.” *El Colombiano*, Vol. XXXIV, No. 10.350, Medellín, 28 de octubre de 1945, pág. 1).

En la capital del departamento de Antioquia, la situación del campo de aterrizaje no era la mejor, por eso en septiembre de 1931 se apeló a la Ley 8 que hacía referencia a la intervención directa del gobierno nacional en la construcción de campos de aterrizaje en las ciudades capitales de los departamentos. La intención de la apelación buscaba que en cuanto al pago del costo de dichos campos a los departamentos por cuenta de la Nación y a la compra de los terrenos para el establecimiento de estos. En Medellín el campo de aterrizaje se pensaba de gran importancia porque la carretera al mar, como ya vimos, fue demorada en su ejecución y el río Magdalena demasiado inestable para asegurar el comercio de la ciudad (Editorial. “La construcción de un campo de aterrizaje es de imperiosa necesidad.” *El Tiempo*, Vol. XXI, No. 7155, Bogotá, 2 de septiembre de 1931, pág. 6).

Antes de la inauguración de la vía transversal antes mencionada, un avión de la Scadta hizo un vuelo de prueba en el que aterrizó en el campo de aterrizaje Las Playas de la ciudad de Medellín, aprovechando las buenas condiciones del nuevo campo (Editorial. “En el campo de Las Playas aterrizara hoy el avión Cortissoz.” *El Colombiano*, Vol. XXI, No. 5701, Medellín, 10 de julio de 1932). Un año más tarde la Scadta estableció un servicio diario directo entre Medellín y Bogotá con estas tarifas: Bogotá-Medellín 50; Bogotá –Palanquero 20; Bogotá-Barranquilla 100; Medellín-Palanquero 35; Palanquero-Bogotá 20;

Barranquilla-Bogotá 120; Barranquilla-Palanquero 100 (Editorial. “Reformas en el servicio aéreo de la Scadta.” *El Colombiano*, Vol. XXII, No. 6043, Medellín, 1 de julio de 1933, pág. 7).

Así, la línea de Bogotá ya no se enlazaría con las líneas de hidroavión en Girardot sino en Palenquero, sin embargo, el servicio aéreo diario con Girardot se mantendría por ser uno de los centros cafeteros más importantes del país (Editorial. “Nuevo servicio de la SCADTA. Hoy inaugura su servicio aéreo directo entre Bogotá y Medellín.” *El Colombiano*, Vol. XXII, No. 6060, Medellín, 18 de julio de 1933, pág. 4). Por eso a mediados de 1933 se celebró un contrato con la Scadta para la construcción del aeródromo de Palenquero sobre el río Magdalena (Editorial. “Construcción del aeródromo de Palenquero.” *El Tiempo*, Vol. XXIII, No. 7808, Bogotá, 26 de junio de 1933, pág. 9).

Las obras en Antioquia no se limitaron a la capital del departamento, algunos aeropuertos fueron construidos en centros de explotación minera como Remedios en donde se construyó un aeródromo municipal en 1939 (Editorial. “Un moderno aeródromo inaugurará Remedios dentro de pocos días.” *El Colombiano*, Vol. XXVIII, No. 8185, Medellín, 8 de septiembre de 1939, pág. 2). El aeropuerto del Otu construido entre los municipios Remedios y Segovia, ampliamente conocidos como importantes productores de oro en el departamento, tuvo por nombre Jaramillo Sánchez en homenaje a un exgobernador quien tuvo la iniciativa para construir dicha obra (Ospina, corresponsal. “El domingo próximo se inaugura el aeródromo de la Scadta en “Otú”.” *El Tiempo*, Vol. XXVIII, No. 10.073, Bogotá, 11 de octubre de 1939, pág. 10). La obra fue construida por la Scadta (Ospina, corresponsal. “El nuevo aeródromo de Otu fue dado al servicio.” *El Tiempo*, Vol. XXVIII, No. 10.090, Bogotá, 28 de octubre de 1939, pág. 16).

Por razones parecidas, en 1941 se estaba construyendo un campo de aterrizaje en Amalfi. La iniciativa liderada por Carlos Botero Soto, comerciante e industrial antioqueño, quien también estuvo involucrado en la línea de transportes a Otú, anteriormente descrita. De acuerdo con su argumento, con esos dos campos de aterrizaje quedaría unido el nordeste de Antioquia con Medellín; región del departamento que es de las más productoras de metales preciosos y agricultura (Amalfi ocupaba el segundo lugar en producción de oro en todo el

departamento). Para él, la ruta aérea entraba a subsanar las dificultades y deficiencias de la comunicación terrestre. Según las noticias, toda la ciudadanía mostró interés y respaldo a la obra tanto así que, al principio de la obra se contaba con un terreno cerca a la cabecera del municipio pero no cumplía con los requisitos para poder alzar y aterrizar los aviones, en vista de esa situación dos personas de la municipalidad se ofrecieron a donar el terreno que fuera necesario de sus haciendas para la construcción del campo de aviación, los cuales tampoco sirvieron. El técnico encargado encontró el sitio perfecto para la obra en la finca “El Riachón” de José Escobar Jaramillo quien cedió a Avianca el terreno necesario para construir el aeródromo, cuya longitud fue de 1.200 metros y un ancho 200 metros, igualando la capacidad del aeródromo de Medellín. La vinculación del nordeste antioqueño sería el principio de una mayor actividad comercial, industrial y minera en el departamento (Editorial. “Se construye hoy un aeródromo en Amalfi.” *El Colombiano*, Vol. XXX, No. 8772, Medellín, 13 de mayo de 1941, pág. 11). La distancia entre Medellín y Amalfi fue recorrida por el primer avión en media hora, en él se transportó el correo y una remesa de oro (Editorial. “El aeródromo de Amalfi se inauguró ayer.” *El Colombiano*, Vol. XXX, No. 8913, Medellín, 30 de septiembre de 1941, pág. 1).

En 1935, se pedía el mejoramiento del campo de aviación de Medellín, Las Playas, para que se pudiera proporcionar más comodidad a los pasajeros; las mejoras que se solicitaban era asfaltar la entrada al campo y mejorar el lugar destinado a los vehículos encargados de transportar a los pasajeros (Editorial. “Mejoras en el campo de aviación.” *El Colombiano*, Año XXIV, No. 6774, Medellín, 31 de julio de 1935, pág. 5). El aeródromo de la ciudad le pertenecía a una sociedad anónima que lo había dado en arrendamiento al municipio. En vista de que el contrato se vencía en octubre de 1936, la sociedad ofreció vender el campo al municipio en 100.000 pesos (Editorial. “Por cien mil pesos compra el municipio el aeródromo.” *El Colombiano*, Vol. XXV, No 7081, Medellín, 20 de junio de 1936, pág. 2). En la fuente consultada, no se hace seguimiento a qué sucedió con el aeropuerto, pero se observa que, en 1943 se aprobó un empréstito de 100.000 pesos para el ensanche del aeropuerto y la construcción de oficinas (Editorial. “Ahora tendrá Medellín un campo de aviación idóneo.” *El Colombiano*, Vol. XXXII, No. 9434, Medellín, 25 de marzo de 1943, pág. 1). Ante la necesidad de tener un aeropuerto más grande que pudiera atender las necesidades de la ciudad se pensó que podría, en vez de ensancharse, trasladarse el

aeródromo a otro lugar, decisión que sería tomada por una comisión de técnicos e ingenieros designados por el Ministerio de Guerra (Editorial. “No llegan los técnicos para el ensanche de las ‘Playas’.” El Colombiano, Vol. XXXII, No. 9439, Medellín, 1 de abril de 1943, pág. 2). La resolución fue clara, se tomó la decisión de adquirir dos lotes de terreno que permitieran la ampliación del ahora aeródromo Olaya Herrera, los lotes evaluados en 20.000 pesos se completaban con otros dos lotes comprados al mismo propietario por igual suma de dinero (Editorial. “Restablecido el servicio de carga en el troncal de occidente antier.” El Espectador, Año 55, No. 10.612, Bogotá, 20 de noviembre de 1943, pág. 6). Suficiente para que el aeropuerto pudiera recibir los grandes aviones que llegarían al terminar la guerra. Además se pidió un préstamo por 200.000 pesos a un entidad bancaria para asumir los trabajos de ensanchamiento para los cuales también se hizo necesario comprar algunas casas de Barrio Antioquia y la apertura de una vía transversal que llevara al aeropuerto (Editorial. “Ensanchamiento de aviación del campo de Las Playas.” El Colombiano, Vol. XXXIII, No. 9930, Medellín, 22 de agosto de 1944, pág. 2).

Bogotá también se configuró como el eje de la aviación nacional, y el campo aéreo de Techo se hizo insuficiente, tanto que, en 1936, el Ministerio de Guerra estudió la adquisición de terrenos apropiados para la construcción de un gran aeródromo central (Agencia Ariel. “Próximamente se construirá un gran aeródromo militar en las cercanías de Bogotá. ‘El Ministerio de Guerra estudian los terrenos más apropiados’” El Colombiano, Vol. XXV, No. 7031, Medellín, 27 de abril de 1936, pág. 2). La fuente consultada no permite rastrear que pasó con la obra, pero sí permite conocer que en noviembre de 1943, Martín del Corral llegó a un acuerdo con el presidente de la Pan American Airways, Juan T. Trippe, para la construcción de un aeropuerto internacional en la sabana de Bogotá que sirviera para recibir grandes aeronaves internacionales en la ruta transcontinental de América. Una vez hecho eso, Del Corral hizo todas las negociaciones con el Ministerio de Guerra que culminaron en el contrato del 11 de agosto de 1944, que fue aprobado por el Consejo de Estado el 5 de septiembre del mismo año, decisión con la que se constituyó la sociedad “Aeropuerto de Bogotá, Ltda” con un capital inicial de 900.000 pesos, aportados el 51% por la Avianca y por el 49% por la Pan American.

Así, se contrató a un ingeniero norteamericano, Richard M. Vinal, quien determinó el mejor sitio para servicio diurno y nocturno, independientemente de las condiciones meteorológicas; es decir, la zona elegida permitiría la navegación a ciegas; condiciones que no cumplía el aeropuerto de Techo ya que por su cercanía a los cerros no era apto para recibir aviones grandes. Por ello, se consideraba que los terrenos adyacentes al municipio de Funza eran perfectos para construir el nuevo aeropuerto con sus pistas de 3.000 metros de largo. El lote elegido pertenecía a las señoras Mercedes Sierra de Pérez, María Antonia Barreto de Torres y otros, el resto del lote necesario fue expropiado por cuenta de la declaratoria de utilidad pública solicitada por Aeropuerto de Bogotá, de acuerdo con los planos que le fueron presentados al gobierno a raíz de la firma del contrato (Editorial. "Gran aeródromo internacional se construirá pronto en La Sabana." El Tiempo, Vol. XXXV, No. 12.104, Bogotá, 24 de abril de 1945, pág. 1). Los nuevos aviones que se podrían recibir en el aeropuerto internacional son los clippers de la Panamerican que por su tamaño resultarían más conveniente para la economía nacional porque permiten mejores tarifas al tener mayor capacidad de carga y transporte de pasajeros (Corresponsal Henao. "Aeropuerto internacional." El Colombiano, Vol. XXXIV, No. 10.194, Medellín, 16 de mayo de 1945, pág. 5).

En el occidente, en la región del Eje Cafetero, en la ciudad de Manizales también se construyó un campo de aviación; aunque con todos los impases, algunos conciudadanos pensaban que, con el campo de Cartago, a solo siete kilómetros de la capital de Caldas, era suficiente. Sin embargo, otros tantos veían de imperiosa necesidad la construcción de un campo propio sobre todo en una ciudad de la importancia de Manizales que tenía alrededor de 90.000 habitantes, pero con la participación de ciudadanos de municipios cercanos como Neira, Villamaría, Aránzazu, Salamina, Chinchiná, el número de personas que usarían dicho campo de aterrizaje ascendía a 200.000 habitantes. Ante la insistencia, el Ministerio de Guerra nombró una comisión de técnicos encargada de inspeccionar el territorio y encontrar un lugar para construir el campo de aterrizaje (Editorial. "El aeródromo de Manizales." El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8021, Bogotá, 28 de enero de 1934, pág. 5). En correspondencia, a mediados de ese año se informó que el lugar escogido para la obra fue La Enea (Corresponsal. "En "La Enea" será el campo de aterrizaje de Manizales." El Tiempo, Vol. XXIV, No. 8184, Bogotá, 13 de julio de 1934, pág. 6), en el oriente de

Manizales, según el técnico Wilhelm Schnorbusch ese era el único campo que había en la ciudad pero que con la inversión suficiente quedaría en buen estado, además recomendó la instalación de una oficina de meteorología para estudiar allí todos los días las condiciones atmosféricas (Henaó, Rafael. “La construcción del aeródromo para Manizales.” *El Colombiano*, Vol. XXIII, No. 6427, Medellín, 1 de agosto de 1934, pág. 2).

Aun así, un año después no se había tomado la decisión definitiva porque se encontró otro terreno que podía servir para la construcción de la obra, en La Linda, que estaba a una distancia de 4.5 kilómetros de la cabecera de Manizales. En él, se argumentaba, se podían construir dos pistas, una de 1.050 metros con dos entradas y dos salidas y otra de 950 metros con una entrada y una salida, la vía principal orientada de acuerdo con los vientos, el costo incluyendo hangares, oficinas y salas de pasajeros se calculó en 193.000 pesos (T.A.B. “Campo de aterrizaje y olimpiadas.” *El Tiempo*, Vol. XXV, No. 8546, Bogotá, 15 de julio de 1935, pág. 8).

Dos años más tarde, los trabajos no se habían iniciado y se había encontrado un nuevo lugar, en La Palmera, situado cerca al puente llamado Antagueda en jurisdicción del municipio de Palestina (Arango, corresponsal. “El aeródromo va a ser construido muy pronto en el sitio “La Palmera”.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9281, Bogotá, 29 de julio de 1937, pág. 6). El argumento es que se trataba de un lugar con mejores condiciones topográficas y de vuelo, que permitía construir un aeródromo de 1.200 metros de largo con 100 de ancho (Arango, corresponsal. “La vía de Guaduas.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9506, Bogotá, 16 de marzo de 1938, pág. 10). Se cuenta con un presupuesto de 50.000 pesos (Editorial. “50.000 de auxilio para el aeródromo de Manizales.” *El Colombiano*, Año XXVI, No. 7666, Medellín, 26 de marzo de 1938, pág. 2). Para 1939, los fondos para la obra no habían sido girados por parte del gobierno nacional por lo que los trabajos estaban a la espera de ser iniciados (Arango, corresponsal. “El aeródromo de “La Palmera” es motivo de gratitud al gobierno.” *El Tiempo*, Vol. XXVIII, No. 9901, Bogotá, 21 de abril de 1939, pág. 16).

Fue a finales de 1943 que se giraron 50.000 pesos asignados a la obra para poder iniciar los trabajos (Corresponsal. “Asegurada la construcción del aeródromo de Santa Agueda.” *El*

Tiempo, Vol. XXIII, No. 11.503, Bogotá, 24 de septiembre de 1943, pág. 11). Aun así, los trabajos no iniciaron hasta mediados de 1945 cuando el secretario de obras públicas de Manizales, Víctor M. Giraldo, viajó a Bogotá a hacer las gestiones necesarias para que finalmente se iniciaran las obras que constaban de una pista de 1.400 metros de largo por 150 de ancho, también se gestionó un nuevo presupuesto por 80.000 pesos que serían puestos por el municipio al que la nación después le desembolsaría (Corresponsal Henao. “Esta semana se inician los trabajos en el aeródromo.” El Colombiano, Vol. XXXIV, No. 10.185, Medellín, 16 de mayo de 1945, pág. 4).

También en el Eje Cafetero, en 1935 se estudiaron dos terrenos posibles para la construcción de un campo de aterrizaje en Pereira, el de La Popa y el de Mata de Caña, como resultado se determinó que el último reunía mejores condiciones tanto de suelo como atmosféricas. Los estudios estuvieron a cargo del mayor Camilo Daza y el teniente Aurelio Gutiérrez (Camilo Mejía Duque, corresponsal. “La comisión oficial estudia el terreno para el aeródromo.” El Tiempo, Vol. XXV, No. 8699, Bogotá, 13 de diciembre de 1935, pág. 8). En 1940, nació la iniciativa del antioqueño Rafael Vélez Toro, de construir un aeródromo cerca a Santa Rosa de Cabal; la idea surgió de un viaje que hizo al departamento de Caldas donde compró una hacienda en Santa Rosa, cerca de la ciudad de Pereira; pensó que los terrenos de la hacienda eran ideales para la construcción de un campo de aviación e hizo todas las gestiones, primero con la Saco y Scadta y luego con Avianca, y con el ingeniero gerente de esa empresa Martín del Corral quien hizo todas las gestiones para que varios ingenieros hicieran la visita al terreno e hicieran lo correspondiente como velos de reconocimiento, estudios sobre la corriente de aire y altura además de los planos que estuvieron a cargo de los ingenieros Michael y Lindel (Editorial. “Pereira tendrá muy pronto un magnífico campo de aviación.” El Colombiano, Vol. XXIX, No. 8529, Medellín, 30 de agosto de 1940, pág. 6).

Sin embargo, pese a que la ciudadanía apoyaba la idea de construirlo en Santa Rosa por las facilidades que brindaba a Manizales y a Pereira al quedar en un lugar central entre los departamentos de Caldas y Risaralda, en 1941 una comisión técnica volvió a considerar el sitio de Matecaña, sitio ya considerado Concejo de Pereira y la Sociedad de Mejoras de la

ciudad en 1927,¹⁶ (Rendon, corresponsal. “Se hará en Santa Rosa el aeródromo que pide Caldas insistentemente.” *El Tiempo*, Vol. XXIII, No. 11327, Bogotá, 31 de marzo de 1943, pág. 7). Así las cosas, en 1945, nueve ingenieros se encargaban de la construcción del aeropuerto de Matecaña, a pocos kilómetros de la ciudad y construido con todas las especificaciones técnicas (Martínez Villa, Germán. “Gran entusiasmo por la construcción del campo de aviación de Matecaña.” *El Colombiano*, Vol. XXXIV, No. 10.280, Medellín, 19 de agosto de 1945, pág. 15), en él se construyó una pista de 1.400 metros, las obras restantes serían construidas con un préstamo inicial de 100.000 pesos ofrecido por Avianca (Corresponsal Tobón Delarocha. “Está terminada en Punta de mil metros en el aeródromo.” *El Colombiano*, Vol. XXXV, No. 10.407, Medellín, 4 marzo de 1946, pág. 9).

En 1931, en el concejo municipal de Barranquilla se discutió la posibilidad de adquirir un terreno para la construcción de un aeródromo y se autorizó al director de obras públicas para que gestionara con los propietarios de los terrenos el préstamo por un tiempo con opción de compra con el compromiso de limpiar y cuidar del terreno por cuenta del municipio de Barranquilla. La Pan American Airways poseía en ese momento un campo de aterrizaje, pero estaba muy alejado de Barranquilla, en Soledad por lo que las demás compañías aéreas no conocían su ubicación, además como los aviones de la Scadta no tenían ruedas el aeropuerto debía ser apto para el acuatizaje (Corresponsal. “El cabildo ha emprendido una lucha a favor del aeródromo.” *El Tiempo*, Vol. XXI, No. 7255, Bogotá, 11 de diciembre de 1931, pág. 6). En 1936 la Scadta llevó a cabo el acondicionamiento de un campo de aterrizaje en Soledad y Malambo dar al servicio una nueva línea que permitiera viajar a la capital de la república en solo dos horas y media, además se hicieron arreglos en el campo que la Pan American tenía en la misma ciudad (Editorial. “Terminado el aeródromo.” *El Colombiano*, Año XXV, No. 7167, Medellín, 14 de septiembre de 1936, pág. 8).

También en la región Caribe, el Ministerio de Guerra en 1933 estudió la necesidad de construir un campo de aterrizaje al servicio militar en Ciénega, Magdalena, con base en la Ley 8 con la que el congreso autorizó al gobierno nacional para construir campos de

¹⁶ <https://aeromate.gov.co/terminal/historia/>

aterrizaje para la aviación militar y en defensa del país, la ley también determinaba que las municipalidades que facilitaran el terreno para las obras tendrían prelación en la dotación del servicio (Editorial. “El gobierno tendrá un campo de aviación en Ciénaga, Magdalena.” El Tiempo, Vol. XXIII, No. 7696, Bogotá, 4 de marzo de 1933, pág. 3). En 1935 viajó para a Valledupar una comisión técnica encargada de escoger un terreno apropiado para la base aérea de La Guajira (Ariel. “En la Guajira (SIC) se hará un campo de aviación.” El Colombiano, Año XXIV, No. 6829, Medellín, 4 de septiembre de 1935, pág. 7). Año en el que también se inauguró un campo de aterrizaje de la Scadta en Montería, al acto asistieron el coronel Boy, periodistas y ciudadanos (Lafaurie, corresponsal. “Hoy será inaugurado el campo aéreo de la SCADTA en Montería.” El Tiempo, Vol. XXV, No. 8434, Bogotá, 22 de marzo de 1935, pág. 8). Y el aeropuerto de Santa Marta con el que se estableció línea directa con Barranquilla, que fue inaugurado con la llegada de un avión de la Scadta (Irigoyen, corresponsal. “El aeropuerto de la SCADTA se inaugura hoy en Santa Marta.” El Tiempo, Vol. XXV, No. 8426, Bogotá, 14 de marzo de 1935, pág. 1). Entre esta ciudad, Santa Marta y Ciénega, se comenzaron los trabajos de construcción del aeródromo de “Mundo Nuevo” en 1939 con la financiación de la Compañía Frutera “Rudas, corresponsal. “Se iniciará la construcción del aeródromo de Mundonuevo entre esta ciudad y Ciénaga.” El Tiempo, Vol. XXVIII, No. 10.120, Bogotá, 27 de noviembre de 1939, pág. 6). Obra que fue inaugurada el 20 de enero de 1941 (Ebratt, corresponsal. “Nuevo aeródromo será inaugurado en ciénaga el 20.” El Tiempo, Vol. XXX, No. 10.530, Bogotá, 17 de enero de 1941, pág. 7).

En el departamento de Bolívar, en Corozal, la Scadta inició trabajos en 1937 para la construir un nuevo aeródromo comercial que sirviera para transportar la producción de las fértiles sabanas bolivarenses de las que está rodeado Corozal, además de ser una rica región ganadera; se construyeron las pistas, los pabellones para las casas de despacho, las estaciones meteorológicas y de radio, las habitaciones para el personal y el hangar necesario, con este la empresa Scadta completó la construcción y operación de varios aeródromos en todo el país (Editorial. “La Scadta construirá un nuevo aeródromo en la ciudad de Corozal.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9350, Bogotá, 6 de octubre de 1937, pág. 3). Además, en 1939 la misma compañía inauguró el aeródromo de Cartagena situado en la isla Manzanillo, al acto inaugural asistieron el gobernador de Bolívar Obregón; los

secretarios de gobierno, de hacienda y de educación; el encargado de la dirección de “la prensa” Antonio Martínez Aparicio; el fotógrafo Scopell y el suscrito corresponsal, redactor de “El Heraldó” (Goenaga, corresponsal. “El campo de aviación de “Manzanillo” fue dado al servicio ayer.” El Tiempo, Vol. XXVIII, No. 10.067, Bogotá, 6 de octubre de 1939, pág. 10).

También en el caribe colombiano, más exactamente en la isla de San Andrés y Providencia en 1942 varios miembros de la comisión mixta del gobierno integrada por el secretario del Ministerio de Gobierno Acero Pimentel y altos funcionarios del Ministerio de Guerra visitaron la isla con la intención de evaluar la posibilidad de construir un aeropuerto aprovechando las condiciones de profundidad y extensión que tiene la bahía para facilitar el acuatizaje de botes volantes y anfíbios (Editorial. “El gran archipiélago de San Andrés tendría un gran aeropuerto.” El Colombiano, Vol. XXXI, No. 9245, Medellín, 10 de septiembre de 1942, pág. 4). Cuatro años después, se realizó el primer vuelo a la isla en un avión Catalina número C-134 de Avianca, el avión salió a las ocho de la mañana del aeropuerto de Cartagena y aterrizó a medio día en San Andrés, con el vuelo quedó establecida la línea regular con el lejano archipiélago colombiano con el que la comunicación se había hecho con goletas que tardaban varios de peligrosa navegación (Debiase, corresponsal. “La Avianca inaugurará mañana su línea regular a San Andrés.” El Tiempo, Vol. XXXVI, No. 12636, Bogotá, 9 de noviembre de 1946, pág. 1). En ese mismo año el Instituto Nacional de Abastecimiento adelantó gestiones para abrir una agencia en la isla con el apoyo del Banco de la República y la Caja de Crédito Agrario, Industrial y Minero, con el objetivo de comprar todo el coco producido para transportarlo hasta Cartagena donde sería secado para la exportación de grasas y aceites industriales. En las islas caribeñas se producían anualmente 12.000.000 de cocos, con esa iniciativa además de fortalecer la economía regional y nacional lo que se quería lograr era nacionalizar las islas hasta ese momento abandonadas (Editorial. “El INA compró 600 toneladas de arroz de Urabá a precios mejores que los especuladores.” El Colombiano, Vol. XXXV, No. 10.456, Medellín, 24 de abril de 1946, pág. 2)

En el suroccidente del país, el concejo municipal de Cali aprobó la compra de un terreno de 90 fanegas a Abram Domínguez por 63.000 pesos para la construcción de un campo de

aterrizaje, Domínguez se comprometió a ceder la zona para la entrada del campo (Editorial. “Por \$63.000 fue comprado el nuevo campo de aterrizaje.” *El Tiempo*, Vol. XXI, No. 7160, Bogotá, 7 de septiembre de 1931, pág. 2). El campo de Guavito, como fue nombrado, se pensaba uno de los mejores del país por la dirección de los vientos y la condición del terreno y una pista de 200 metros de ancho por 1.260 de largo (Corresponsal. “La nueva pista aérea de Cali es una de las mejores de todo el país.” *El Tiempo*, Vol. XXI, No. 7267, Bogotá, 23 de diciembre de 1931, pág. 6). El aeropuerto de Cali funcionó muchos años ahí, hasta 1942 cuando la Panamerican Airways quiso construir un nuevo aeropuerto, más grande, para uso propio y de Avianca, para eso la empresa adquirió un terreno en El Limonal a seis kilómetros de Cali.

Una vez construido, la escuela Ernesto Samper, ubicada en Guabito, podría aprovechar el espacio que ocupaban las compañías comerciales de aviación y construir un hangar que necesitaba (Editorial. “La Panamerican construirá su aeródromo propio cerca de Cali.” *El Tiempo*, Vol. XXXII, No. 11.091, Bogotá, 6 de agosto de 1942, pág. 14). La fuente consultada, no revela en qué momento cambiaron los planes, pero en 1944 pensando en los aviones de mayor calibre que llegarían al país una vez terminada la Segunda Guerra Mundial, se hizo menester instalaciones más adecuadas, por tanto se cambió el sitio de construcción del aeropuerto para la región de Los Guales en jurisdicción del municipio de Candelaria a 19 kilómetros de Cali, a una altura de 1.100 m.s.n.m. el nuevo terreno fue comprado a Garcés Mercado, N. N., Arango y Francisco Luis Guzmán, en el según los planes de los ingenieros contratados se construirían dos pistas de 2.000 de largo cada una con 200 metros de ancho, una orientada al oeste por los vientos predominantes y la otra de nordeste a suroeste en dirección del Valle del Cauca. La construcción de las pistas del Calpuerto estuvieron a cargo de la firma Pizano, Hernández y Gutiérrez, ingenieros contratistas de Bogotá (Banderas, corresponsal. “Un gran aeropuerto construirán la Pan American Airways y la Avianca.” *El Tiempo*, Vol. XXXIV, No. 11.829, Bogotá, 20 de agosto de 1944, pág. 10).

En el mismo departamento del Valle del Cauca, el campo de aterrizaje de Cartago quedó terminado en noviembre de 1932 (Corresponsal. “El campo aéreo de Cartago esta para terminarse.” *El Tiempo*, Vol. XXII, No. 7604, Bogotá, 30 de noviembre de 1932, pág. 6).

Este fue inaugurado oficialmente el 22 de abril de 1933 (Corresponsal. “El aeródromo de la ciudad de Cartago fue inaugurado ayer.” *El Tiempo*, Vol. XXIII, No. 7743, Bogotá, 22 de abril de 1933, pág. 14). En el departamento del Cauca, la comunicación aérea se estableció mediante el aeródromo de Popayán, ubicado a cinco minutos en automóvil de la ciudad en el que trabajaron cerca de 150 hombres, la pista – las condiciones meteorológicas no exigen sino una – tenía 1.400 metros de largo y 150 metros de ancho (Editorial. “Se están construyendo en el sur importantes aeródromos.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9754, Bogotá, 21 de noviembre de 1938, pág. 2); fue inaugurado el diciembre de 1940 en el marco del IV Centenario de la fundación de la ciudad capital del Cauca aprovechando la cantidad de turistas que llegarían a la ciudad por las festividades oficiales y cívicas (Editorial. “El aeródromo de Popayán se inaugurará durante las fiestas del centenario.” *El Tiempo*, Vol. XXX, No. 10.470, Bogotá, 16 de noviembre de 1940, pág. 3).

Con la intención de comunicar al sur del país con la capital, en 1931 por resolución del Ministerio de Guerra se creó la Comisión de Aviación Comercial Integrada que estaría encargada de redactar un proyecto entre el gobierno y la Scadta para el transporte de los correos nacionales, para eso el técnico aviador Boy viajó desde Huila hasta Nariño buscando las posibilidades para el establecimiento de los servicios aéreos, de esto la propuesta que hizo el técnico fue el establecimiento de líneas aeropostales por la ruta Bogotá, Neiva, Florencia, Mocoa, Sibunday, Pasto (Editorial. “El establecimiento de líneas aeropostales en el sur colombiano.” *El Colombiano*, Vol. XX, No. 5252, Medellín, 14 de marzo de 1931, pág. 8). Aprovechando que en mayo de ese año se inauguró el campo de aterrizaje de Nariño, ubicado a 19 kilómetros de esa ciudad, que no solo permitió el establecimiento de líneas aeropostales sino el intercambio comercial con las demás regiones colombianas (Olegurio Medina. “Esta ya listo el aeródromo cerca de Pasto.” *El Tiempo*, Vol. XXI, No. 7059, Bogotá, 29 de mayo de 1931, pág. 3).

Para 1933 se planeó la construcción de un nuevo campo de aviación en la ciudad que permitiera la conexión con las líneas aéreas de Ecuador con el fin de intensificar el comercio entre las dos repúblicas, (Editorial. “Un nuevo campo de aviación se va a construir.” *El Tiempo*, Vol. XXIII, No. 7968, Bogotá, 4 de diciembre de 1933, pág. 1). Dos años después, el presidente de la república dictó un decreto por medio del cual se

destinaron al servicio público nacional la construcción de un aeródromo y otros servicios que el Ministerio de Guerra viera necesarios en unos terrenos de la isla El Morro en Tumaco, Nariño (Editorial. “Un nuevo aeródromo en la isla de "El Morro" construye el gobierno.” El Tiempo, Vol. XXV, No. 8713, Bogotá, 28 de diciembre de 1935, pág. 3). En 1940 el Ministerio de Guerra contrató con la Panamerican Grace Airways Inc. la construcción del aeródromo en la isla El Morro, para eso la empresa le prestó al gobierno nacional 40.000 pesos sin intereses y puso al servicio de la obra sus propias maquinarias y elementos necesarios para la construcción a cambio la compañía podría usar el aeródromo en casos de emergencia o para recargar combustible en sus viajes por el pacífico (Editorial. “En la isla de Morro se construirá próximamente un campo de aterrizaje.” El Tiempo, Vol. XXX, No. 10.323, Bogotá, 22 de junio de 1940, pág. 3). El aeródromo La Florida, en la isla El Morro en jurisdicción de Tumaco fue inaugurado el 1 de octubre de 1941 (Bastidas, corresponsal. “El aeródromo de La Florida en Tumaco se inaugurará en octubre.” El Tiempo, Vol. XXXI, No. 10.780, Bogotá, 27 de septiembre de 1941, pág. 10).

También en Nariño, en 1937 el Ministerio de Guerra nuevamente nombró una comisión especial compuesta por un aviador, un ingeniero y un aerólogo para estudiar las posibilidades según la topografía y meteorología de construir un aeródromo en Pasto ya que hasta ese momento, 1937, la ciudad no estaba integrada a las rutas de comercio aéreo pese a su importancia comercial, política y estratégica, sus condiciones geográficas habían impedido que la ciudad y el departamento de Nariño ocuparan un espacio en la prosperidad nacional (Editorial. “Aeródromo en Pasto.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9335, Bogotá, 21 de septiembre de 1937, pág. 4). No es hasta 1942 que el presidente de la república informa sobre el inicio de los trabajos de construcción del aeródromo de la ciudad, El Ejido (Editorial. “El aeródromo de El Ejido se construirá dentro de pocos días.” El Tiempo, Vol. XXXI, No. 10.951, Bogotá, 18 de marzo de 1942, pág. 10).

En la frontera con Ecuador, en la ciudad de Ipiales se construyó otro campo de aterrizaje por orden del Ministerio de Guerra, en la obra de gran tamaño se ocuparon cerca de 6.000 jornaleros además de oficiales y tropa de caballería. Estaba dotado de elementos de última tecnología, balizamiento con señales blancas, indicador del viento, acceso aéreo y terrestre, dos pistas, una SWNS cincuenta y tres grados treinta y dos minutos azimut, y mil

seiscientos metros de longitud. Otra NWSE ciento veinte grados treinta minutos azimut y mil cincuenta metros de longitud (Editorial. “Mañana será terminada la construcción del campo de aterrizaje de Ipiales.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9644, Bogotá, 2 de agosto de 1938, pág. 7). El aeródromo quedó a 30 minutos del centro de la ciudad a una altura de 2.900 m.s.n.m ((Editorial. “Se están construyendo en el sur importantes aeródromos.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9754, Bogotá, 21 de noviembre de 1938, pág. 2). Obra que fue inaugurada en noviembre de 1940 por José Joaquín Castro Martínez director de aviación, periodistas y otros funcionarios (Banderas, corresponsal. “El viernes próximo será la inauguración oficial del aeródromo de Ipiales.” El Tiempo, Vol. XXX, No. 10.461, Bogotá, 7 de julio de 1940, pág. 6). En ese mismo año se inauguró también el servicio de comunicación y transporte aéreo entre Bogotá e Ipiales pasando por Popayán, servicio prestado por la línea nacional Avianca dos veces a la semana, los martes y los sábados (Editorial. “Se inaugura el martes la ruta Bogotá - Ipiales.” El Espectador, Vol. LII, No. 9705, Bogotá, 5 de diciembre de 1940, pág. 5).

A varios kilómetros de ahí, cerca de la costa pacífica nariñense, en límites con el departamento del Cauca, la compañía norteamericana Sanabria explotadora de minas auríferas construyó un campo aéreo de 900 metros de largo por 60 de ancho a orillas del río Izcuané a una distancia de 20 minutos de vuelo, unos 50 o 60 kilómetros en línea recta de su desembocadura en el pacífico, en el pleno corazón de la montaña (Editorial. “Se están construyendo en el sur importantes aeródromos.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9754, Bogotá, 21 de noviembre de 1938, pág. 2).

En otra región del país, en Tolima, el presidente de la república aprobó en octubre de 1930 un contrato celebrado entre la nación y Ricardo Galvis, representante legal de Mariquita, que autorizaban la cesión de terrenos necesarios para la ampliación del campo de aterrizaje ya existente, la construcción de un lago artificial para el acuatizaje y otras obras complementarias del aeródromo militar de la ciudad que fueron recomendadas por el director técnico de la escuela de aviación, comandante Pierre, Chateauvieux. El lago que sería alimentado por las aguas del río Gualí podría ser no solo destinado al acuatizaje, sino que también podría aprovecharse para el riego de las llanuras del municipio y convertir aquellas tierras en fértiles campos de cultivo (Editorial. “Mariquita primer aeródromo del

país.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6855, Bogotá, 1 de noviembre de 1930, pág. 12). Más de una década después la nación aprobó un contrato para la construcción de un aeródromo comercial en terrenos del municipio y se hizo una nueva sección de 400 hectáreas para hacer dos pistas de 2.000 metros de longitud por 200 de ancho, el terreno fue inspeccionado por el coronel Lema Posada, director general de aviación, por el jefe de la sección aeronáutica civil, Pablo Emilio Jurado, el presidente del cabildo y el personero (M. Salcedo A., corresponsal. “Un gran aeródromo se va a construir por la nación en el municipio.” El Tiempo, Vol. XXIII, No. 11.467, Bogotá, 3 de septiembre de 1943, pág. 11).

Para la obra fueron reservados en el presupuesto nacional para la siguiente vigencia fiscal los dineros para invertir en el aeródromo comercial de Mariquita cuyo costo aproximado era de 500.000 pesos (Salcedo A., corresponsal. “Aeródromo comercial construirá la nación con costo de \$500.000.” El Tiempo, Vol. XXIII, No. 11.576, Bogotá, 6 de diciembre de 1943, pág. 14). Sin embargo, no fue hasta septiembre de 1946 que se comenzó la construcción del aeródromo comercial (Salcedo, corresponsal. “En breve se iniciaría el aeropuerto local.” El Tiempo, Vol. XXXVI, No. 12548, Bogotá, 13 de agosto de 1946, pág. 6). El campo de aviación quedó ubicado a 20 minutos de Honda y a 45 de Fresno (Henao, corresponsal. “Campo de aviación se construye en el llano de Mariquita.” El Tiempo, Vol. XXXVI, No. 12568, Bogotá, 28 de agosto de 1946, pág. 17). Aun cuando en 1933 se había inaugurado el aeródromo de la ciudad de Honda que había sido construido a un kilómetro de la cabecera municipal por la Junta de Fondo Municipales, contaba con agua potable y teléfono (Editorial. “El aeródromo de Honda se inaugura el próximo domingo.” El Tiempo, Vol. XXIII, No. 7951, Bogotá, 17 de noviembre de 1933, pág. 3).

Finalmente, el aeródromo “Samper” fue inaugurado el domingo 3 de diciembre de 1933, el acto contó con la asistencia de 3.000 personas, el primer avión en llegar pertenecía a la Scadta y fue piloteado por Von Engel, oficial del ejército de Colombia (Corresponsal. “La inauguración del aeródromo de Honda fue muy solemne.” El Tiempo, Vol. XXIII, No. 7976, Bogotá, 12 de diciembre de 1933, pág. 14). Solo un año y medio después se comenzaron gestiones para ampliar el aeródromo de Honda, el cabildo de la ciudad cedió a la nación el campo de hipódromo para los trabajos, se pretendió que el aeródromo fuera una base auxiliar al de Palenquero, militar y civil, para eso se construyó un hangar y varias

casas para oficiales (LAS. “El campo de aviación de Honda será de los mejores de Colombia.” *El Tiempo*, Vol. XXV, No. 8516, Bogotá, 15 de junio de 1935, pág. 8). Los trabajos estuvieron bajo la dirección del ingeniero Eduardo Tello, comisionado del gobierno (Corresponsal. “Se adelantan con gran actividad los trabajos para nuevo aeródromo.” *El Tiempo*, Vol. XXV, No. 8588, Bogotá, 26 de agosto de 1935, pág. 8)

El aeropuerto de la capital, Ibagué, tendría que esperar un año más pues no fue hasta 1934 que el concejo municipal de esa ciudad aprobó la compra de un terreno para la construcción del aeródromo oficial (Editorial. “En Ibagué se construirá un gran aeródromo.” *El Colombiano*, Vol. XXIII No. 6548, Medellín, 1 de diciembre de 1934, pág. 1). Se esperaba que el campo de Ibagué sirviera para la aviación militar y comercial, además era de urgente necesidad porque formaría parte de la línea de Palenquero a Cali, por su importancia debía recibir apoyo financiero para su construcción ya que gracias a los transportes aéreos “regiones enteras que antes apenas se adivinaban entre sí traban hoy vínculos sociales y comerciales gracias al avión, este supremo devorador de distancias.” (Editorial. “El aeródromo de Ibagué.” *El Tiempo*, Vol. XXIV, No. 8285, Bogotá, 22 de octubre de 1934, pág. 5). El aeropuerto por construir en Picalaña tenía hangares amplios, pista de más de 1000 metros y talleres de reparación (Vélez Álzate, corresponsal. “Una verdadera base aérea se construirá en el campo de Picalaña.” *El Tiempo*, Vol. XXVI, No. 8906, Bogotá, 14 de julio de 1936, pág. 6). Los trabajos en el terreno de 44 hectáreas entregado por parte del municipio a la nación comenzaron en septiembre de 1936 con el arreglo del terreno, la nivelación y delimitación (Vélez Álzate, corresponsal. “El municipio entregó a la nación el lote para el campo aéreo.” *El Tiempo*, Vol. XXVI, No. 8958, Bogotá, 4 de septiembre de 1936, pág. 6).

El oriente, la región más incomunicada de toda la geografía nacional, se quiso finalmente comunicar con el resto del país por vía aérea. Una escuadrilla de aviones que era capitaneada por Camilo Daza fue la que incursionó en la región, con la intención de unir a Bogotá con los Llanos por medio de un organizado servicio de aviones, para eso a mediados de 1931 se constituyó la Compañía Aérea Llanera con la que se esperaba poder fortalecer los lazos económicos y mercantiles con los Llanos pasando de un viaje de dos jornadas de mal camino a solo unas horas de vuelo, la región ha estado en el olvido “los

países más exóticos, el Japón, Marruecos o Persia, nos eran y nos son todavía más familiares que estos inmensos territorios nuestros, a los cuales apenas llega la acción del gobierno central como una simple noción jurídica.” (Editorial. “La comunicación aérea con los llanos.” *El Tiempo*, Vol. XXI, No. 7115, Bogotá, 1 de julio de 1931, pág. 5). En ese mismo mes de julio se organizó una salida de los aviadores nacionales para estudiar la posibilidad de establecer servicio regular con los puntos más alejados de los Llanos (Editorial. “Nuevo vuelo de los aviadores nacionales.” *El Colombiano*, Año XX, No. 5359, Medellín, 23 de julio de 1931, pág. 1). En noviembre de 1934 se inauguró el servicio de correo y transporte de pasajeros entre Bogotá y los Llanos orientales con el funcionamiento de campos de aterrizaje en Villavicencio, Cabuyaro, Orocué, Arauca y Puerto Carreño que fueron adaptados para prestar el servicio y probados por los aviadores del ejército nacional (Editorial. “En esta semana se inicia el servicio aéreo con el Llanos.” *El Tiempo*, Vol. XXIV, No. 8306, Bogotá, 13 de noviembre de 1934, pág. 1).

Precisamente en el Meta, muy cerca de Villavicencio en la población de Apiay, en 1935, se escogió un sitio para la construcción del campo de aterrizaje por ser el más propicio y desde donde la comunicación hasta Villavicencio se completaría por vía terrestre con un servicio prestado por la aviación (Rojas, corresponsal. “Fue escogido el sitio para el aeródromo del Meta por la comisión.” *El Tiempo*, Vol. XXV, No. 8459, Bogotá, 16 de abril de 1935, pág. 8). Para la década de 1940 la empresa que prestaba los servicios de transporte aéreo para los llanos orientales era la Arco – Aerovías Ramales Colombianas – por eso en 1940 resolvieron incrementar su oferta, así: servicio bisemanal, martes y viernes de Villavicencio a San Martín con aterrizaje en Surimena; servicio quincenal de Villavicencio a Medina con aterrizajes condicionales en Cumaral y en Barranca de Upía; otro servicio quincenal de Villavicencio a Orocué y Trinidad, con aterrizajes condicionales en Cabuyaro, La Poyata y Maní.

Además del ya acostumbrado servicio de taxis aéreos y de ambulancia; los aviones disponibles para las operaciones son monomotores Beechcraft y trimotores Ford. Cabe anotar que también se inauguraron el campo aéreo de San Mateo, construido por el ganadero Víctor Machado en terrenos de su propiedad y el aeródromo de Mitú en la comisaria de Vaupés hasta donde la Arco también estableció servicio desde Villavicencio

por la vía de San José del Guaviare, lo que significó una gran economía sobre la ruta que se hacía en aviones militares sobre flotadores desde Leticia y Pradera (Editorial.

“Próximamente se inaugurará el nuevo aeródromo de Mitú.” *El Tiempo*, Vol. XXX, No. 10.429, Bogotá, 6 de octubre de 1940, pág. 3). La inauguración del aeródromo militar sucedió el 15 de febrero de 1941, evento al que asistieron, en la comisaria de Vichada, los ministros de gobierno y guerra, Gartner y Castro Martínez y el director de territorio nacionales Enrique Garcés (Corresponsal especial. “Se inaugura un aeródromo militar en Vichada, pronto.” *El Colombiano*, Vol. XXX, No. 8666, Medellín, 23 de enero de 1941, pág. 4).

En el nororiente, en el municipio de Socorro, Santander, el capitán Camilo Daza inauguró el aeródromo de esa ciudad en diciembre de 1932 (Corresponsal, “Camilo Daza irá a la inauguración próxima del campo de aviación.” *El Tiempo*, Vol. XXII, No. 7625, Bogotá, 21 de diciembre de 1932, pág. 6). También en Santander la Scadta en 1934 estudió la posibilidad de establecer en la ciudad Barrancabermeja un campo de aviación para tener comunicación directa con Cúcuta. La comunicación con Barrancabermeja era de gran importancia porque era la principal y más rica fuente de aprovisionamiento de combustible para los transportes (Corresponsal. “En Barrancabermeja se establecerá en breve un campo de aviación.” *El Tiempo*, Vol. XXIV, No. 8268, Bogotá, 5 de octubre de 1934, pág. 6). Solo unos meses antes había sido terminado el aeródromo de Cúcuta compuesto por tres pistas, una extensión total de 450.000 metros cuadrados fue obra dirigida por el ingeniero nortesantandereano Leopoldo Monroy. Las especificaciones técnicas de la obra fueron las siguientes: cada pista una longitud de 1.200 metros, un ancho de 380 metros, se movieron unos 95.000 metros cúbicos; esta provisto de un ariete, que puede bajar el agua del río dos pulgadas, con lo cual está a salvo de las inundaciones. Para su construcción se compró un terreno de 650.000 metros cuadrados (Corresponsal. “Ayer fue terminada la construcción del aeródromo de Cúcuta.” *El Tiempo*, Vol. XXIV, No. 8188, Bogotá, 17 de julio de 1934, pág. 13). Cerca de ahí, en la región del Catatumbo se construyó en 1938 un campo de aterrizaje de enorme importancia pues recientemente se habían encontrado varios nuevos pozos de petróleo de alto rendimiento (Suarez, corresponsal. “Activamente se trabaja en la construcción del aeródromo del Catatumbo.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9619, Bogotá, 9 de julio de 1938, pág. 10).

Para completar la comunicación del departamento de Santander se inició la construcción del aeródromo de Bucaramanga, por gestiones realizada por el Club Rotario el gobierno nacional se comprometió a iniciar labores si el departamento contribuía con el terreno, para eso el Club Rotario solicitó a la asamblea departamental destinar una partida para la compra del terreno necesario para la obra (Corresponsal. “El rotario trabaja por la construcción del campo de aviación.” El Tiempo, Vol. XXV, No. 8528, Bogotá, 27 de junio de 1935, pág. 8). Unos meses después se firmó el contrato de compra venta de los terrenos de 80 manzanas de extensión para la construcción de un aeródromo oficial y de una escuela de aviación nacional (Ariel. “Se adquirió el terreno para construir un nuevo aeródromo en Bucaramanga.” El Colombiano, Vol. XXIV, No. 6851, Medellín, 16 de octubre de 1935, pág. 1). Los trabajos en el terreno comprado a Luis Ordoñez por 13.057 pesos y a Ana Mercedes Cepeda por 2.100 pesos comenzaron en agosto de 1936 (Editorial. “El aeródromo nacional de Bucaramanga estará construido en breve.” El Tiempo, Vol. XXVI, No. 8935, Bogotá, 12 de agosto de 1936, pág. 15).

En cuanto al servicio se estableció una línea de vuelos permanentes entre Bucaramanga, Bogotá, Medellín, Cúcuta y Barrancabermeja. También la empresa SACO incluyó a Bucaramanga entre sus líneas aéreas (Editorial. “Pronto se establecerá servicio aéreo permanente a Bucaramanga.” El Colombiano, Año XXV, No. 7103, Medellín, 11 de julio de 1936, pág. 2). Igual iniciativa tuvo la SACO en Cúcuta (Ordoñez, Blanco. “Alza de tarifas en el ferrocarril de Wilches.” El Colombiano, Año XXV, No. 7104, Medellín, 12 de julio de 1936, pág. 2). La línea de navegación aérea directa operada por Scadta entre Bucaramanga, Medellín y Bogotá fue inaugurada en septiembre de 1936 (Editorial. “La Scadta inaugura hoy el nuevo servicio aéreo Bogotá – Medellín - Bucaramanga.” El Colombiano, Año XXV, No. 7168, Medellín, 15 de septiembre de 1936, pág. 1) aun cuando el aeródromo de Bucaramanga fue inaugurado a mediados de 1938, con cuatro pistas, un hangar y un edificio de estación aérea, ubicado a menos de dos kilómetros del centro de la ciudad (Arenas Serrano, corresponsal. “En julio se inaugura el nuevo campo de aviación.” El Tiempo, Vol. XXVII, No. 9610, Bogotá, 30 de junio de 1938, pág. 10).

En un afán por conectar las regiones más alejadas de la centralidad nacional se encargó al mayor Boy para que hiciera una serie de excursiones en la selva amazónica con el fin de

establecer un puerto aéreo, el mayor encontró un lugar ocho kilómetros al sur de Caucayá, lugar donde después de tumbar selva que habilitó un sitio para el acuatizaje y aterrizaje de naves aéreas, creando un sitio con gran capacidad en Putumayo, tal fue el éxito del sitio que se consideró la posibilidad de destinarlo para ser una de las bases aéreas del gobierno colombiano en la región amazónica, el puerto se llamó Puerto Boy en honor a su descubridor (Editorial. “Puerto Voy será una de las bases aéreas del Putumayo.” *El Tiempo*, Vol. XXII, No. 7640, Bogotá, 7 de enero de 1933, pág. 1).

En el centro oriente del país, a finales de 1932, el gobierno estudiaba la posibilidad de establecer una base aérea en la Laguna de Tota, en las cercanías de Sogamoso, con la intención de crear allí una especie de escuela naval aérea para el aprendizaje del manejo de hidroaviones (Editorial. “La base aérea de Tota.” *El Colombiano*, Año XXI, No. 5848, Medellín, 3 de diciembre de 1932, pág. 1). Cinco años después el Ministerio de Guerra envió una comisión para que levantara planos de los terrenos útiles para la construcción de aeródromos que facilitaran la comunicación entre la cordillera y las llanuras orientales, ya que una comisión enviada anteriormente había determinado que en el sitio no había un lugar apropiado para las operaciones aéreas por lo accidentado del terreno; los técnicos del nuevo estudio encontraron un lugar, un terreno perteneciente a Miguel Sánchez quien mostró toda la voluntad para vender al gobierno y así lograr la construcción del aeródromo (Editorial. “Hechos los planos para construir un aeródromo en el valle de Sogamoso.” *El Tiempo*, Vol. XXVII, No. 9118, Bogotá, 12 de enero de 1937, pág. 3).

También en Boyacá se construyó el aeródromo militar en Paipa, en los terrenos de la hacienda El Salitre, propiedad del departamento, con un presupuesto inicial de 30.000 pesos (Editorial. “Se construirá aeródromo militar en Boyacá.” *El Colombiano*, Vol. XXX, No. 8771, Medellín, 6 de mayo de 1941, pág. 4). Bajo la dirección del ingeniero “Pepe” Quijano se hicieron los trabajos de nivelación, explanación y demarcación de las pistas del aeródromo, que quedó ubicado muy cerca de algunos balnearios (Carloz, corresponsal. “Avanzan activamente las obras del nuevo aeródromo de Paipa.” *El Tiempo*, Vol. XXXI, No. 10.722, Bogotá, 31 de julio de 1941, pág. 10). La obra fue inaugurada el 16 de enero de 1944 con el arribo de dos aviones de la FAN piloteados por el coronel Arturo Lema Posada, director general de aviación, y por el mayor Alberto Parada, comandante de la base-escuela

de mecánicos de Madrid (D'Arthalez, corresponsal. "Inaugurado el aeródromo de Paipa, ayer." El Tiempo, Vol. XXXIII, No. 11.616, Bogotá, 17 de enero de 1944, pág. 1).

Más al sur, en la población de Garzón, en el departamento del Huila se escogió en 1933 un campo de aterrizaje que fue arreglado por los vecinos del municipio con el que se establecería comunicación con la línea aérea de Bogotá, Neiva, Florencia, Potosí, Cuacayá (Corresponsal viajero. "Quedó escogido ya el terreno para el campo de aviación." El Tiempo, Vol. XXIII, No. 7669, Bogotá, 5 de febrero de 1933, pág. 6). En esa ruta hacia el sur también se construyó el aeródromo de Neiva bajo la dirección del ingeniero Fidel Salazar, también se construyeron hangares, casas y casinos para los oficiales de la tropa y oficinas administrativas y demás dependencias necesarias para el funcionamiento del campo (Nicolás Restrepo C., corresponsal. "Un magnífico campo de aviación tendrá en breve la ciudad." El Tiempo, Vol. XXV, No. 8711, Bogotá, 26 de diciembre de 1935, pág. 8). El aeródromo fue inaugurado en agosto de 1936 con una cuadrilla de aviones comandada por los pilotos Lema Posada, Méndez Calvo, Gil y el ingeniero Monroy (Cano, corresponsal. "El aeródromo de la ciudad de Neiva se inaugurará mañana." El Tiempo, Vol. XXVI, No. 8938, Bogotá, 15 de agosto de 1936, pág. 6).

Un acontecimiento trascendental para la aviación nacional ocurrió en junio de 1940 cuando comenzó a funcionar la empresa Avianca que surgió de la unión y liquidación de las empresas Scadta y Saco; las negociaciones comenzaron en 1938 por Martín del Corral, siguieron con la firma del Pacto de Medellín el 28 de octubre de 1939 para que finalmente la Junta Directiva de la Scadta aprobara los nuevos estatutos en sus oficinas en Barranquilla. La constitución de Avianca significó la nacionalización de los transportes aéreos comerciales por tanto las aspiraciones eran intensificar los servicios, ampliar las rutas, poner al servicio nuevas máquinas, sustitución de los servicios radiocomunicacionales por unos equipos más modernos. Los estatutos de la nueva empresa abrieron la posibilidad de que el gobierno nacional en algunos años pudiera hacerse el accionista principal de la compañía, porque en el momento de constitución de Avianca el gobierno tenía el 8% y los accionistas el 20%, por lo que para lograr el monopolio el gobierno debía adquirir un 32% más para lograr el 40% y el otro 60% en manos de ciudadanos colombianos, ahora, la Avianca inició con un capital de 3.000.000 de pesos

pero con los nuevos estatutos se aprobó un aumento de capital a 4.000.000 de pesos, quiere eso decir que para poder adquirir el 32% la nación debía desembolsar 1.280.000 pesos (Editorial. “Desde ayer comenzó a funcionar la nueva empresa aérea Avianca.” El Tiempo, Vol. XXX, No. 10310, Bogotá, 9 de junio de 1940, pág. 1). Mientras la red aérea nacional se robustecía, la cantidad de pilotos nacionales preparados en la especialidad de trabajos y trasportes aéreos quedó insuficiente para cumplir con la demanda y capacidad.

En el boletín de la aeronáutica civil se informaba sobre este problema, pues, para ese momento solo había dos pilotos colombianos trabajando en ese ramo de la aviación nacional el capitán Enrique Concha Venegas y el teniente Hernando Santos Barrios, al servicio de la Avianca, ambos fueron formados por la aviación militar, estaban además una docena de muchachos que habían estudiado pilotaje en el exterior pero apenas alcanzaron a recibir la instrucción primera por lo que no era posible confiarles trasportes de personas y cosas; se asegura en dicho boletín que era indispensable formar una escuela de pilotaje y navegación para pilotos de trasportes públicos, dotación, con vuelo ciego, vuelo por radiogoniometría, pilotaje de multicolores, etc. En ese momento, había 44 pilotos en actividad en la aeronáutica civil, en la siguiente forma: al servicio de Avianca dos colombianos, cinco norteamericanos, trece alemanes y un alemán nacionalizado; al servicio de la Sagoc seis norteamericanos; al servicio de la Arco dos alemanes nacionalizados; al servicio de la Colombian Petroleum tres norteamericanos; al servicio de la Adian un norteamericano; y al servicio de la Alcoa un norteamericano. Además, estaba el mayor Camilo Daza, director de la escuela de aviación civil de Flandes y el teniente Guillermo Rodríguez Vallecilla director del Aero-Club de Cali. En cuanto a los mecánicos de vuelo y radio-operadores había ocho al servicio de la Avianca, uno con la Colpetco y otro con la Arco y un total de 69 aeródromos controlados por la dirección de aeronáutica civil, a saber: Abrego, Aguas Claras, Andagoya, Aplay, Arauca, Ayacucho, Ayapel, Veranillo (Barranquilla), Soledad (Barranquilla), Barbacoas, Barrancabermeja, Bogotá, Bucaramanga, Buenaventura, Buenavista, Cartago, Cartagena, Cali, Calamar, Ciénaga, Corozal, Coveñas, Cúcuta, Chafurray, Dos Ríos, El Banco El Morro, El Retiro, Gamarra, Girardot, Guapi, Hato de Corozal, Honda, Ipiales, La Gloria, Lorica, Los Góngoras, Magangué, Medellín, Mompós, Montería, Moreno, Neiva, Nunchí, Orocué, Otú (Remedios), Orú Palanquero, Pato, Petrolea, Puerto Carreño, Puerto Wilches, Popayán,

Quibdó, Rio de Oro, San Marcos, San Martín, Santa Margarita, Santa Marta, San José, Tame, Tarra, Turbo, Tumaco, Uribe, Valledupar, y Zambito (Editorial. “Actualmente existen en el país 69 aeródromos civiles.” *El Tiempo*, Vol. XXX, No. 10.394, Bogotá, 1 de septiembre de 1940, pág. 3). En vista de la necesidad se iniciaron gestiones para abrir una escuela de aviación en Medellín con la autorización de la dirección de aviación civil (Editorial. “Se abre escuela de aviación en Medellín.” *El Colombiano*, Vol. XXX, No. 8734, Medellín, 31 de marzo de 1941, pág. 4).

Unos años después de fundada Avianca, se crearon otras empresas aéreas que reforzaron la oferta en todo el país, en septiembre de 1944 se creó la compañía Aerovías del mundo con un capital de 2.000.000 de pesos invertidos por antioqueños y vallecaucanos, la flota inicial era de 6 aviones que se moverían entre Pasto, Barbacoas, Aventura, Turbo, Medellín, Cartago, Pereira y Manizales (Editorial. “Aerovías del mundo es el nombre de la nueva empresa aérea que acaba de crearse en Cali.” *El Colombiano*, Vol. XXXIII, No. 9951, Medellín, 11 de septiembre de 1944, pág. 1). Por esos mismos días se fundó oficialmente la Sociedad Aérea Taca de Colombia con un capital inicial de 100.000 pesos que aumentaría a 1.000.000 con la emisión de 100.000 acciones a 10 pesos cada una, de las cuales el 50% se ofertó en territorio nacional y el resto en el extranjero; el principal objeto de esta sociedad era la movilidad de cargas y pasajeros en todas las rutas aéreas. Para poder operar en el país la empresa hizo todas las diligencias requeridas como la compra de predios para los aviones y el establecimiento de talleres propios (Editorial. “Quedó formalmente constituida la nueva empresa de aviación que funcionará en el país.” *El Colombiano*, Vol. XXXIII, No. 9966, Medellín, 21 de septiembre de 1944, pág. 1).

Para 1945, la empresa ya prestaba el servicio regular en la línea Bogotá – Medellín – Cali con aviones Lockheed Ledester, con matrícula colombiana número C – 158 cuyas características eran: dos motores, capacidad para catorce pasajeros, modernos servicios de radio control: dos aparatos de radio compás que ofrecen la máxima seguridad para localización en vuelo velocidad de la máquina, 340 kilómetros por hora, peso de 8.5 toneladas, tanques de gasolina para un mínimo de ocho horas de vuelo, pudiendo alcanzar más o menos 4.400 metros. (Editorial. “Aviones nuevos.” *El Colombiano*, Vol. XXXIV, No. 10.323, Medellín, 1 de octubre de 1945, pág. 1 y 8). También a Bucaramanga (Pedro

Serrano Gómez. “La Taca establece línea aérea en Bucaramanga.” *El Espectador*, Vol. LVIII, No. 11.189, Bogotá, 9 de octubre de 1945, pág. 10). Además se instauró un servicio ofrecido por mujeres que suministraban información sobre los distintos puntos de interés y datos sobre el funcionamiento de los aviones y “animarán con diálogos interesantes sobre los tópicos relacionados con la travesía.” (Editorial. “La Taca está prestando un excelente servicio a Caldas.” *El Colombiano*, Vol. XXXIV, No. 10.362, Medellín, 9 de noviembre de 1945, pág. 12). La empresa no solo prestaba el servicio de transporte de pasajeros y mercancías sino también de correo, desde febrero de 1946 transportaba el correo entre Medellín y Bogotá tres veces al día (Editorial. “La Taca comenzó a despachar el correo nacional desde ayer.” *El Colombiano*, Vol. XXXV, No. 10.455, Medellín, 24 de abril de 1946, pág. 7). El permiso para transportar el correo ordinario le fue otorgado por la oferta de la empresa de hacerlo durante 60 días de forma gratuita, pues desde 1932 hasta diciembre de 1942, cuando se venció el contrato, el transporte de los correos nacionales había estado a cargo de Avinca (Editorial. “Nada tiene que ver la Taca con el correo aéreo nacional.” *El Colombiano*, Vol. XXXV, No. 10.456, Medellín, 24 de abril de 1946, pág. 1 y 2).

Otra compañía de aviación fundada en la época, fue la Viarco; la fuente procesada no da más pistas sobre las actividades de esta compañía aérea, pero se sabe que en 1945 era gerenciada por Harold Boomer y que se fusionó con la compañía Aerovías del mundo, el objetivo de la fusión fue prestar un mejor servicio en el occidente del país cuya ruta era entre Cali – Medellín – Ipiales con una flota de cinco aviones (del corresponsal Quintero. “Dos nuevas empresas de aviación prestarán servicios en Colombia.” *El Colombiano*, Vol. XXXIV, No. 10.237, Medellín, 7 de julio de 1945, pág. 10). En ese mismo año la empresa tuvo la iniciativa de fundar en Cali una fábrica para el montaje de aviones aprovechando las maderas y materias primas de la región y de paso especializar al personal colombiano (Editorial. “La nueva empresa de aviación Aviarco se propone montar en Calí una fábrica de Aviones.” *El Colombiano*, Vol. XXXIV, No. 10.262, Medellín, 1 de agosto de 1945, pág. 8). Entre otras obras como la construcción de algunas bodegas en el aeropuerto de Medellín para poder hacer uso de él, condición puesta por la alcaldía de la ciudad (Editorial. “La Viarco construirá bodegas en el aeródromo de Medellín.” *El Colombiano*, Vol. XXXV, No. 10.412, Medellín, 9 de marzo de 1946, pág. 2); y el apoyo a la

construcción de un aeródromo en Pasto en Pasizarra (Mariano Pinillo Lesmos. “El municipio de Pasto negó el permiso a la "Viarco" para la construcción del aeródromo.” El Espectador, Año 59, No. 11.549, Bogotá, 2 de diciembre de 1946, pág. 7).

La Sociedad Aérea Antioqueña “SAM” constituida en 1945 tuvo por objeto la integración y comunicación de Antioquia, inició prestando servicio con cuatro aviones pequeños que pudieran aterrizar en campos de aterrizaje no muy grandes, progresivamente se fueron comprando más aviones y la red de servicio se amplió (Editorial. “La "Sam".” El Colombiano, Vol. XXXIV, No. 10.324, Medellín, 23 de septiembre de 1945, pág. 11). El servicio sería ofrecido entre Puerto Berrio, Antioquia, Cañas Gordas, Dabeiba y Medellín con movimiento de carga y pasajero, una vez los aeródromos con una pista de 100 metros estuvieran listos, entre tanto la primera línea sería entre Puerto Berrio y Medellín para atender la necesidad de comercio y de pasajeros que viajar por el Magdalena y tuvieran necesidad de llegar a Medellín, ya fueran comerciantes, turistas o ganaderos (Editorial. “Varias líneas aéreas serán establecidas en Antioquia; establecida nueva compañía.” El Colombiano, Vol. XXXIV, No. 10.288, Medellín, 27 de agosto de 1945, pág. 1 y 2).

En ese mismo año, en la ciudad de Barranquilla se creó la Compañía Limitada de Servicios Aéreos “Lansa” con el objetivo de prestar servicio en toda la república, rápidamente la empresa pidió al entonces alcalde de Medellín permiso para que los tres aviones que poseía pudieran aterrizar en el aeropuerto de la ciudad (Editorial. “Hará contacto con Medellín la nueva empresa nacional de transportes aéreos “Lanza”.” El Colombiano, Vol. XXXIV, No. 10.332, Medellín, 10 de octubre de 1945, pág. 10). Se sabe que el permiso fue otorgado porque solo un mes después la empresa ya prestaba el servicio en la línea entre Barranquilla y Medellín (Editorial. “Viene otro avión para la “Lansa”.” El Colombiano, Vol. XXXIV, No. 10.360, Medellín, 7 de noviembre de 1945, pág. 2). Entre las obras llevadas a cabo por Lansa, se construyó un aeropuerto en Gamarra, César con dos pistas cruzadas de 1.500 metros y 1.100 metros (Debiase, corresponsal. “El Campo aéreo Icotea se inaugurará pronto.” El Tiempo, Vol. XXXVI, No. 12629, Bogotá, 2 de noviembre de 1946, pág. 14), y otro en Magangué, a cuya inauguración asistieron varias personalidades de la vida nacional que llegaron al aeropuerto en uno de los aviones Douglas pertenecientes a Lansa (Editorial.

“Se inaugura hoy el aeródromo de "Lansa" en el puerto de Magangué.” El Tiempo, Vol. XXXVI, No. 12560, Bogotá, 25 de agosto de 1946, pág. 1).

Consideraciones finales

Es conocido por la historiografía colombiana que durante la República Liberal se llevaron a cabo diferentes proyectos modernizadores como el voto de la mujer, la reforma agraria, la reforma a la educación y la reforma política, dentro de ese proceso modernizador del Estado se impulsó fuertemente la construcción de una red nacional de infraestructura que buscó dotar al país de la materialidad necesaria para intercomunicarse e integrarse. Se quiso analizar las formas en que los diferentes gobiernos de la época llevaron a cabo ese proyecto modernizador de la infraestructura nacional, para eso se creó un archivo con noticias extraídas de la prensa nacional que permitió el rastreo y la sistematización de la información de manera que con lo hallado se pudiera plantear respuestas a las preguntas formuladas, el valor de la prensa como fuente para la historia se basa en el retrato de la cotidianidad que brinda, la huella cultural y social que permite entrever y el ejercicio crítico que obliga a hacer a la investigadora. La gran cantidad de noticias rastreadas necesita de un ejercicio cuidadoso a la hora de procesarse por eso la matriz creada con base en los ejes temáticos ya establecidos se hizo un vital para el proceso de investigación.

Partir de la legislación y la financiación obedece a que todas las obras hechas durante la época tuvieron su nacimiento en un acto legislativo, la norma fue el canal para que el país político ejecutar al país vial que se estaba pensando en miras de fortalecer la economía nacional, asimismo la financiación y destinación de recursos es tarea indispensable, los gobiernos de ese momento crearon toda clase de estrategias para poder destinar a todas las obras los recursos necesarios para su ejecución y mantenimiento, siempre se tuvo en mente que las obras construidas requieren sostenimiento continuo para que los recursos invertidos no se perdieran, es decir había una conciencia sobre los recursos nacionales y las designaciones presupuestales que se hacían además de valorar los esfuerzos hechos por privados y públicos. es verdad que en muchas ocasiones la designación de los recursos obedeció a contratos políticos, intereses políticos, lobby por cuenta de particulares que pretendían beneficiar a su región o una extensión de terreno que se poseía; pero no por eso

hay que negar la diligencia de la preocupación del estado colombiano por crear una red de carreteras, ferrocarriles, navegación aérea, marítima y fluvial que permitiera unir a la nación y desarrollar una economía próspera e industrial pero que se basó principalmente en las rentas agrícolas especialmente del café. Como se afirma en el texto muchas de las obras tuvieron momentos de improvisación tanto en la ejecución como en la planificación pero la mayoría de ellas contó con estudios técnicos de ingenieros preparados algunos extranjeros y otros nacionales que conocían los terrenos a la perfección. El caso de la aviación en Colombia es especial pues es el primer país que establece líneas aéreas comerciales con el fin de integrar los territorios de la nación, transportar mercancías y correos, estos últimos especialmente necesitados de la rapidez que brindaba el avión pues las noticias y las cartas la mayoría de las veces contenían mensajes urgentes. La falta de liquidez es innegable pero no por eso sería preciso afirmar que definitivamente no había dinero para asumir las obras planeadas, pues finalmente la mayoría de ellas fueron ejecutadas y sostenidas en el tiempo, muchas de ellas utilizadas hoy en el presente.

El desarrollo de vías de comunicación precipitó los cambios más significativos del periodo pues subsanó la carencia de un sistema articulado de medios de transporte y unió los mercados o sitios fragmentados hasta el momento. Las vías férreas fueron protagonistas del transporte nacional desde el siglo XIX hasta principios del siglo XX, pero el auge de las carreteras se dio por la facilidad y rapidez para construirse entre otros factores ya descritos anteriormente como la supremacía estadounidense sobre Inglaterra y la invención del motor de explosión que pusieron en auge el uso de los automóviles para el transporte humano. La construcción de ferrocarriles en el país trajo consigo el conocimiento de la geografía y la topografía, el desarrollo de una ingeniería nacional y el establecimiento de una red multimodal que se llegó a complementar con la construcción de muchas carreteras, establecimiento de puertos fluviales y marítimos y el auge de los aviones. Las obras de infraestructura sirvieron para conectar a Colombia con los sistemas del mercado mundial no solo a través de la exportación de materias primas y agrícolas sino también de la importación de maquinaria, tecnología y conocimientos que fueron necesarios para la construcción de dicha red.

Las carreteras se construyeron con base en una clasificación según sus especificaciones técnicas, las carreteras troncales tenían por función atravesar el país geográfico de sur a norte con la guía de las cordilleras. Las vías secundarias o departamentales fueron las que unieron las regiones principales de cada departamento o servían de las ventas departamental para regiones vecinas, y las carreteras terciarias o municipales conformaron la capilaridad necesaria para unir a poblados y municipios de baja categoría a las redes principales de comercio. Se construyeron carreteras de las diferentes categorías en todo el territorio nacional con la finalidad de complementar la hasta ese momento usada red ferroviaria y alimentar los puertos marítimos y fluviales para el movimiento de las mercancías y personas.

La navegación fluvial tuvo como protagonista el río Magdalena, por él se movieron incalculable número de personas correos y mercancías que dinamizaron la economía y la vida social del país por eso sus puertos y canales fueron tecnificados y modernizados con el fin de que las naves pudieran prestar el mejor servicio, sobre todo en un momento en que el turismo comenzó a ser parte del argumento económico y social. Se construyeron bodegas, puertos, malecones, dársena, tajamares y se dragaron los puntos de difícil navegación, para eso se adquirió en el extranjero la maquinaria y tecnología necesaria para ese tipo de trabajos. Por su parte la navegación marítima vendría a conectar a Colombia con los circuitos mundiales, a los puertos del caribe y el pacífico arribaron buques y barcos de Europa y Estados Unidos que prestaban servicio comercial y turístico hacia destinos como Inglaterra, Francia, Países Bajos, Italia y Nueva York. Si bien a inicios del siglo XX el principal puerto de Colombia fue el de Barranquilla ya que por la vía del Magdalena hasta ese lugar se transportó la mayoría de mercancías como café, algodón y petróleo; sin embargo a medida que avanzaban las décadas de 1930 y 1940, el puerto de Buenaventura adquirió tal relevancia que hoy en día es puerto más importante de Colombia.

De manera muy especial la navegación aérea nació en el país con la emoción de lo novedoso, se hicieron todos los esfuerzos para construir los mejores aeropuertos, se adecuó la infraestructura para la demanda de pasajeros y mercancías y para la oferta mundial de diferentes tipos de aviones, por eso en la década de 1940 cuando estaba ad portas el fin de la Segunda Guerra Mundial el gobierno nacional y los planificadores de la red aérea

comenzaron a hacer todos los preparativos técnicos y de infraestructura para recibir las nuevas naves que si habían construido en el contexto de la guerra. La adecuación técnica a las condiciones topográficas y geográficas del país es una clara muestra de la importancia que se dio a la navegación aérea en el país, pues a través de ella se pudo acceder a los sitios más alejados de la nación cuando paralelamente que se redujeron los tiempos de transporte entre regiones.

En Colombia las élites nacionales y regionales asumieron el reto de interconectar al país y al mismo tiempo comunicarlo con los circuitos de comercio mundial de manera que la producción agrícola y de materias primas encontraran compradores.

Anexos

◆ Exposición de motivos

Honorables senadores: / No es posible darse exacta cuenta de la importancia de este proyecto sin conocer en detalle la vida de las regiones orientales y los medios de comunicación que el Estado les ha dado para el desarrollo de sus industrias. / Veinticinco años hace que vivo en Bogotá, y solo ahora, impelido por mi deseo de servirlos grandes intereses de esa región, me resolví a visitar a Casanare. ¿Qué había motivado el aplazamiento de ese que era un deseo de cuantos oigan hablar de la riqueza, de la belleza y de la heroicidad de la vida en esas apartadas tierras? En hecho absolutamente equivocado. Quien oye hablar de Casanare se imagina que es algo tan distante que no es posible siquiera pensar en convertir en realidad el deseo de conocerlo. Con esa idea, tome el camino a fines de enero. Y cual sería mi sorpresa cuando al tercer día de marcha encontré que Guayaque, la puerta de Casanare, solo se marca una distancia de 113 kilómetros. Es decir, algo verdaderamente penoso para quienes saben que nuestro porvenir esta únicamente en la industria y que mientras los colombianos no podamos si quiera alimentarnos no podremos llamarnos independientes. / Ciento diez y ocho kilómetros, honorables senadores, pero tan penosos, tan increíblemente intransitables, que en realidad se puede afirmar que Casanare vive a diez mil kilómetros de la civilización. Y solo pasando por ese camino se puede apreciar lo que vale el esfuerzo de esas gentes que se someten a tan duras pruebas por prestar al país el servicio de alimentarlo de carnes, que de otra suerte tendríamos que importar. Es decir no solamente tienen que luchar contra todos los elementos adversos de la región, tales como el clima, las plagas, la falta de higiene y ausencia absoluta de medios de vida civilizada sino que para hacer el recorrido tiene que exponerse a peligros quizá mayores que aquellos que a toda hora los rodean en las pampas. / El camino actual, llamado del Cravo, tiene pendientes hasta el 40 por 100, conforme a las especificaciones que reposan en el Ministerio de Obras Públicas, y es de tal manera fragoso, que es pequeñas distancias, como la que hay entre el alto de San Ignacio y La Salina, se efectúa un desgaste de fuerzas en los ganados que equivale a un viaje de ocho días sin alimentación. Además mientras no dotemos esa región de vías racionales, no podremos esperar que se aumente la producción de ganados ni que nazcan nuevas industrias, que han de ser, a no durarlo, una

fuelle inculcable de riqueza y de bienestar para el país. Quien conozca esa tierra no se sorprenderá de que se diga que es en Casanare donde está el porvenir de Colombia. El día que tengamos medios de comunicación eficaces y rápidos, que se empiece la higienización de esa tierra y que el factor humano pueda ir a desarrollar sus iniciativas se verá que la prodigalidad de esa tierra es tal, que el esfuerzo se reducirá a una cuarta parte del que tiene que hacerse en esas tierras bellas pero o estériles, que rodean los centros poblados del país. / Yo no quisiera hacer una afirmación que puede herir a cuantos se han sentado en estos bancos representando a Boyacá. Pero me veo obligado de decir que, por lo menos, han sido injustos en el reparto que se ha hecho hasta el presente de los bienes nacionales. Todos los días vemos y votamos gustosamente proyectos de millones de pesos para dotar a nuestras ciudades de cuantiosas comodidades que son necesarias para una vida llena de confort. Eso está muy bien. Pero mientras eso sucede, en Casanare, donde están nuestros hermanos debatiéndose en ruda lucha contra todos los elementos, puede decir que no existe sino la bandera nacional que les diga a esos hombres fuerte que también son colombianos, que también son hermanos de estas gentes que pasean insolentes sus pretensiones de absorción completa de los haberes nacionales. Y esta injusticia no puede continuar, so pena de que mañana tengamos que declarar que quienes así se esfuerzan por engrandecer las industrias nacionales, no son acreedores al amparo que debe brindarles el Estado. / La carretera que hoy propongo a vuestra consideración tiene una extensión máxima de ciento cincuenta kilómetros, incluyendo en ella el ramal que ha de comunicar la región Pajarito, pues en el proyecto del notable ingeniero doctor Juan San German, que tiene el Ministerio con todas sus especificaciones, hay una extensión común a las dos vías de treinta y cinco kilómetros. Y el costo de esta será tan exiguo, que no habrá ninguna otra que pueda comparársele. Recorre ella una vía poblada, que es quizá la que más brazos ha suministrado a las obras públicas nacionales, y donde los salarios son más bajos. Hay actualmente construidos 17 kilómetros, cuyo costo no ha sido mayor de cinco mil pesos cada uno. Así, pues, no es una cantidad que pueda considerarse como imposible de suministrar, aun contando con la grave crisis que nos azota y de la cual no saldremos si no desarrollamos nuestras industrias. / En mi poder tengo los planos, perfiles y proyecto que sobre esta vía hizo el mentado ingeniero San German, los cuales pondré gustosamente a la disposición de la comisión que estudie

este proyecto. (M.A. Aulí. “La construcción de la vía entre Sogamoso y Casanare.” El Tiempo, Vol. XXII, No. 7526, Bogotá, 13 de septiembre de 1932, pág. 4.) [Volver.](#)

◆ Adición a la Ley 88

“El poder ejecutivo acaba de sancionar la ley 3ª de 1936, por medio de la cual se adiciona la ley 88 de 1931, que señala el plan de carreteras nacionales. / Esta nueva disposición legislativa, encierra una sustantiva modificación al plan de carreteras, sobre todo en lo que hace referencia a diferentes vías seccionales, que desde la fecha de la sanción han quedado con el carácter de nacionales y troncales. / Vías troncales / Se incorporan a la red nacional de vías de comunicación de que trata la ley 88 de 1931, el sector Chinú, puerto Valdivia, del troncal occidental. El sector Ocaña, Carmen, Valledupar, con un ramal al río Magdalena en el sitio más adecuado en el troncal del centro; en las transversales, las vías Chiquinquirá-Arcabuco, Manizales-Risaralda, Quibdó-Istmina, la que de Altamira irá a empalmar con la carretera Popayán-Pasto y la de Socorro-Galán, que empalmara con la vía a Barrancabermeja. / Vías de penetración / Las nuevas disposiciones contemplan como vías de penetración, las de Pamplona-Arauca, Cúcuta-Ricaurte, Villavicencio-Puerto Carreño, Ipiales-Río Guames, Casanare-Río Meta (prolongación de la vía Sogamoso-Cucisana-Cravo), Sal Salvador, sobre el río Casanare, hasta el punto adecuado en la carretera central de Norte; Dabeiba-Necoclí y Bogotá-Colonia de Sumapaz. / Vías de defensa nacional / La nueva ley autoriza al gobierno para que señale las vías, ya sean carretera o caminos de herradura que deben hacerse con fines de defensa nacional, siempre que consulten los programas de colonización del Caquetá, Putumayo, Amazonas, Llanos Orientales y los demás servicios que necesiten dichos territorios. / Un millón de pesos asignado / El gobierno podrá disponer de un millón de pesos para la construcción de las nuevas vías de comunicación, y entre las de orden público, atenderá principalmente las carreteras de Bucaramanga-Málaga y Salazar, Arboledas, Cucutillia, para cuyo adelanto se apropiarán anualmente 200 mil pesos, hasta la fecha de la conclusión de las carreteras. En la vía de Bucaramanga-Málaga invertirá el gobierno, además de la suma asignada, como contribución del departamento de Santander, la cantidad cuyo reintegro se ordena a dicho departamento, en el artículo primero de ley 6ª de 1933. / En la carretera de Arboledas-Cucutilla el departamento de Norte de Santander, contribuirá con el cincuenta por ciento

del costo total. / El kilometraje / Para hacer la compensación legal, dentro del kilometraje total que fija la ley 88 del 31 con el aumento que trae consigo la construcción de las nuevas vías ordenadas, el gobierno podrá aplazar indefinidamente, la construcción de aquellas carreteras que, a juicio del consejo nacional de vías de comunicación, no sean de verdadera urgencia. /La construcción / La dirección general de carretera del Ministerio de Obras Públicas, estudia actualmente un plan general de construcción de las nuevas vías, que será llevado a la practica en el curso de pocos días. Este plan contempla las condiciones de construcción de las diferentes vías ordenadas, y el método que, para mayor éxito y rendimiento de las obras, se ha de llevar en los trabajos.” (Editorial. “Un vasto plan de nuevas vías de comunicación se realizará próximamente.” El Tiempo, Vol. XXV, No. 8736, Bogotá, 21 de enero de 1936, pág. 3) [Volver](#).

◆ Consejo Nacional de Vías de Comunicación

“ESTÁN AL ESTUDIO DEL MINISTRO DE OBRAS / La primera conferencia celebrada entre el doctor Lozano y el Consejo Nacional de Vías. – La reorganización del Ministerio. / En una visita que el actual ministro de obras públicas doctor Fabio Lozano, hizo a principios de esta semana al Consejo Nacional de Vías de Comunicación, celebró una larga conferencia con los ingenieros que integran ese cuerpo asesor del Ministerio, y durante ella, los doctores Uribe Hoyos, Uribe Cauquin, Monsieur Richard y (tachado) miembros del Gran Consejo, expusieron delante del señor ministro las ideas generales contenidas en los proyectos que había elaborado el Consejo, de conformidad con instrucciones recibidas de los ministros anteriores y atendiendo los estudios realizados en los últimos meses por algunos de los miembros que visitaron las obras públicas del país, detalle a detalle, en los últimos meses del año pasado y los primeros del presente. / Entre los proyectos que el consejo de vías sometió a la consideración del señor ministro de obras públicas, primero en términos generales y luego en la forma en que habían de ser presentados, están tres cuya importancia obligara sin duda a los legisladores a realizar sobre ellos un estudio detenido y concienzudo. El primero se refiere a la reorganización del Ministerio de Obras Públicas, entendiéndose por reorganización no solamente la fijación de empleados con motivo del plan general de economías, sino también el cambio de sistemas de administración y explotación de todas las obras públicas nacionales. / Otro de estos proyectos se refiere a la

reorganización comercial de los ferrocarriles, de conformidad con los detenidos estudios que el consejo de vías hizo de algunas de nuestras obras ferroviarias como el ferrocarril del Pacífico, el ferrocarril de Girardot, el del Nordeste, el Central de Sur, Central del Norte, y otro que por el momento no recordamos. El último de estos tres importantes proyectos se refiere a la organización de la carrera administrativa en el Ministerio de Obras Públicas. Es un proyecto semejante al que cursa en el senado y del cual es autor el senador Carlos Uribe Echeverri, pero comprende solamente los empleados al servicio del Ministerio de obras. / Según se nos informó ayer, estos tres proyectos que estudia actualmente el señor ministro de obras públicas, serán presentados dentro de breves días a la consideración de las cámaras.” (Editorial. “Tres proyectos importantes presentará el Consejo Nacional de vías al congreso nacional.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6811, Bogotá, 18 de septiembre de 1930, pág. 7.) [Volver.](#)

“El consejo de nacional de vías de comunicación en sesión extraordinaria acaba de resolver que el plan de carreteras supone 6700 Kilómetros. Según el plan de técnico elaborado. De esta cifra que se cree que hay construidos 1000 Kilómetros. Y que quedan por construir 3000 Kilómetros. / Los departamentos tendrán participación del número de carreteras que se incluyan en el plan.” (Editorial. “El plan de vías de comunicación estima que el país tendrá 6.600 kilómetros. de carreteras.” El Colombiano, Año XVIII, No. 5145, Medellín, 01 de noviembre de 1930, pág. 10) [Volver.](#)

◆ Ministerio de Obras Públicas

“El presidente firmo ayer una resolución, originaria del Ministerio de Obras Públicas, por la cual se ordena la expropiación de unas zonas, necesarias para los servicios de la estación de Piendamó, en el ferrocarril del Pacífico. / Las zonas en cuestión son las siguientes: / Zona del señor Alberto Ramírez que tiene un área de 2.448 metros cuadrados. / Zona del señor Jesús M. Sarra, que tiene una longitud de 25 metros y un ancho de 23 metros. / Zona del señor Valentín Rivera, que tiene un área de 260 metros cuadrados. / Zona de propiedad de los herederos del señor Zenón Balcázar, que tiene un área de 1.625 metros cuadrados. / Se comisiona al abogado del ferrocarril del Pacífico para que, en asocio con el fiscal del Tribunal Superior de Popayán, promueva los respectivos juicios de expropiación, y se

autoriza a la gerencia para que de los fondos de la empresa cubra el valor de las zonas de acuerdo con las sentencias.” (El Tiempo. “Expropiación de zonas en favor del FC. del Pacífico.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6605, Bogotá, 19 de febrero de 1930, pág.8) [Volver.](#)

“El Ministerio de Obras Públicas de acuerdo con el Consejo Nacional de Vías de Comunicación, estudia las propuestas de casas extranjeras para la conclusión de obras empezadas, particularmente: / Bocas de Ceniza, canalización del río Magdalena, algunos sectores ferroviarios y la Carretera del Norte. / Aún no se ha iniciado negociación alguna. Los consejeros Uribe y Richard se ocupan de los sistemas que deben adoptarse al respecto, en consideración a la situación que atraviesa el país.” (Editorial. “El Ministerio de Obras Públicas y el Consejo Nacional de vías estudian unas propuestas extranjeras.” El Colombiano, Vol. CLXXII, No. 4934, Medellín, 18 de febrero de 1930, pág. 8) [Volver.](#)

“EL GOBIERNO EXPIDIÓ AYER EL DECRETO / Para conservación y sostenimiento se destina la suma de 1,300 mensuales / En la tarde de ayer el señor presidente de la república firmo un decreto ejecutivo elaborado por el ministro de obras públicas, por medio de la cual se resuelve la suspensión de los trabajos del ferrocarril troncal de Occidente, por razones de orden fiscal. / Para la conservación. / Según el decreto que hemos hecho mención, se delegan a la gobernación del departamento de Antioquia la administración, conservación y manejo del ferrocarril troncal de Occidente. Con tal objetivo el gerente actual de la obra hará entrega el doctor Camilo C. Restrepo, gobernador de aquel departamento, de todos los elementos que constituyen la construcción: almacenes, material, explanación, edificios, herramientas, etc., etc., de todo lo cual se formulará un detallado inventario que quedará escrito en el acta de entrega, acta que tendrá que ser enviada al Ministerio de Obras Públicas. / La partida votada / La nación entregara mensualmente al gobierno antioqueño la suma de 1.300, destinados exclusivamente a la conservación de la primera y tercera zona en la forma siguiente: / Primera zona, Bolombolo. Un encargado de la zona con residencia de la Mesa, 150. / 20 peones a 25 cada uno. / Un barquero en Bolombolo con una asignación mensual de 30. / para gastos imprevistos, 120. / Tercera zona. Un encargado del cuidado de la zona con 150. / 10 peones para la vigilancia y conservación de la línea a 25 cada uno. / Un barquero en Puerto Valdivia con 30 mensuales. / Para gastos generales, 70. / La explotación / El gobierno nacional autoriza al de Antioquia para explotar la línea

construida, siempre que para ello no se requiera una erogación superior a la asumida antes fijada. Los gastos de explotación se efectuarán con el producto de esta y el resultado líquido en caso de existir, será puesto a órdenes de la nación en la administración nacional de hacienda en Medellín. / Puestos suprimidos / A excepción de los cargos que antes se han mencionado quedarán suprimidos todos los puestos que tenía a su servicio la obra del troncal de occidente, desde la fecha en que se inicia la vigencia del decreto que ha dado por terminada la obra a la cual pertenecían los empleados. El contrato surtirá sus efectos desde el momento de su promulgación." (Editorial. "Suspendió el FC troncal de occidente." El Tiempo, Vol. XX, No. 6698, Bogotá, 27 de mayo de 1930, pág. 1) [Volver](#).

"El jefe del departamento de carreteras y caminos nacionales del Ministerio de Obras Públicas, doctor Enrique Uribe Ramírez, por medio de resolución que dictó ayer dijo el reglamento en que se contiene la organización de trabajos y del plan trienal de construcción de las carreteras durante los años de 1932-1933 y 1934. / Son disposiciones generales de dicho plan las siguientes: / 1°. Los sectores de carretera que van a construirse de acuerdo con el plan quedarán a cargo de ingenieros jefes de construcción, nombrados por el Ministerio de Obras Públicas, los cuales actuarán bajo el control y vigilancia del mismo Ministerio, ejercidos por conducto de los ingenieros de zona respectivos y por los ingenieros visitantes de carreteras nacionales. / 2ª. De acuerdo con lo prescrito por la contraloría general de la República, debe existir absoluta unidad en todas las cuentas de caja y de almacén. En consecuencia, los fondos para la construcción de las carreteras que figuran en el plan de que trata el presente reglamento, se girarán a los respectivos cajeros de zona para que estos entreguen los dineros necesarios a los habilitados de cada sector en construcción, quedando dichos habilitados en la obligación de rendir sus cuentas a los cajeros de zona para que estos las incorporen en las cuentas generales de las zonas. / De igual forma se procederá en todo lo relacionado con los almacenes centrales de las zonas con los seccionales de cada sector de construcción. / 3°. De acuerdo con lo previsto en el plan, algunos sectores se construirán con el concurso de presos, empleando a la vez otra sección de construcción con trabajadores libres y equipos de maquinaria. En estos casos el ingeniero de la zona respectiva será el jefe de construcción, ayudado por un ingeniero de acción, quien dirigirá el trabajo de los presos, y por otro ingeniero de sección, quien dirigirá el trabajo de los presos, y otro ingeniero de sección encargado de dirigir las labores de los

trabajadores libres. Este último ingeniero reemplazará el ingeniero de zona en la ausencia de este y será el jefe del sector respectivo. / 4°. De conformidad con las instrucciones reglamentarias sobre estudios y proyectos de carreteras nacionales, adoptadas por el Ministerio de Obras Públicas, según resolución número 98 de 21 de noviembre de 1931, las comisiones de estudio y proyecto estarán también bajo el control de los respectivos ingenieros de zona, los gastos de tales consunciones serán pagados por los cajeros de zona o por los habilitados respectivos, con los fondos extraordinarios que se destinen a las carreteras de que se trata, observando los requisitos establecidos en dichas instrucciones reglamentarias. / 5°. El grafico general de organización del plan trienal de construcción de carreteras que se acompaña indica claramente cuál es el personal que debe funcionar en cada una de esas obras. El presente reglamento señala las funciones que corresponden a los empleados superiores, para lo cual se divide en dos capítulos, así: / Capítulo 1°.

Reglamento para trabajos de construcción con peones libres; y / 2°. Reglamento para trabajos de construcción con presos. / En seguida el reglamento fija las funciones correspondientes a todo el personal, tanto en el sector de las carreteras que se construyen con peones libres como en el sector en donde se emplean únicamente presos por el sistema de colonias penales, y desde el ingeniero de zona, los inspectores, cajeros, sobrestantes, contabilistas, pagadores, hasta los jefes de talleres, choferes y cuanto empleado trabaje en esas obras. / En la sección en que se ocupan solamente colonias penales, se hacen las distinciones del caso entre las funciones de los empleados directamente dependientes del Ministerio de Obras Públicas y los que dependen del Ministerio de Gobierno en la sección de prisiones. Es un reglamento extenso y muy completo que comprende en detalle todo lo relacionado con la organización de una carretera en construcción. (Editorial. “Organización para la construcción de las carreteras nacionales.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7281, Bogotá, 8 de enero de 1930, pág. 1) [Volver.](#)

◆ Junta de empréstitos

“COMO SE ADELANTAN LAS NEGOCIACIONES / La junta de empréstitos estudia el contrato aprobado ya por la gobernación y la casa prestamista Philips Holzman que construye la obra. / El gobernador del departamento, doctor Guillermo Camacho Carrizosa, ha venido adelantando las negociaciones relativas a la financiación del ferrocarril de

Cundinamarca hasta su terminación, con la Casa Phillips Holzman, que es al propio tiempo constructora de la obra. / Estado de las negociaciones / En principio, y cuando la gobernación admitió las propuestas de la casa Philips, las negociaciones se adelantaron sobre la base de un millón de pesos que la mencionada casa debía suministrar para la continuación del ferrocarril al Bajo Magdalena. Más tarde la casa amplió su propuesta, de acuerdo con los deseos del señor gobernador, y el último contrato cuyas bases se han venido estudiando se refiere a dos millones de pesos, suma suficiente, según los ingenieros constructores, para la conclusión total de la obra hasta el río Magdalena. / Formulada la propuesta y estudiada por la junta directiva del ferrocarril que preside el ministro de obras públicas, ingeniero conoedor de todos los detalles de la obra en construcción, se le introdujeron a las bases primitivas algunas reformas de conformidad con las indicaciones dadas por el actual ministro de obras, doctor German Uribe Hoyos. Consultadas por los prestamistas las modificaciones introducidas a la propuesta por la junta directiva de la obra y la gobernación del departamento, consultadas que se elevaron a la casa principal de Berlín. Se llegó por fin a un acuerdo a fines de la semana pasada, después de muchas deliberaciones entre los prestamistas constructores y el gobernador, quien a su vez, suministró a los representantes de Philips Holzman todos los datos que ellos solicitaron en relación el crédito del departamento, su fortaleza fiscal y las perspectivas de una situación financiera mejor. Así se le logró formalizar el contrato sobre préstamo de los dos millones de peso. / Las bases / En detalle no conocemos las bases del contrato, pero entendemos que él está redactado en una forma en un todo favorable para los intereses de Cundinamarca. Se nos ha informado que la casa Philips Holzman presta al departamento los dos millones de pesos sin descuento inicial ninguno con plazo de un año a partir de la fecha en que se firme el contrato, pudiendo la gobernación amortizar algunas sumas antes de vencerse el término. El departamento solamente se ha comprometido a sufragar los gastos que demanden o hayan demandado las gestiones hechas por los representantes de Philips ante la casa principal de Berlín, gasto que comprenden todas las consultas hechas por cable, los gastos de los contratistas, etc., y que ascienden a poco más de ochenta y cinco mil pesos, según se nos ha informado. En cambio, la casa prestamista se obliga a suministrar el dinero a medida que lo vaya necesitando para la construcción no interrumpida del ferrocarril de Cundinamarca hasta su terminación definitiva. / Los dos sectores / Parece que las

negociaciones que ha terminado la gobernación con la citada casa Philips se han llevado a cabo en forma que comprenden dos contratos: el primero se refiere al suministro de un millón de pesos con destino a la terminación del ferrocarril hasta Villeta, y el segundo al suministro del millón restante para la conclusión de la obra de Villeta al interior. Y siendo los dos contratos para la financiación del ferrocarril, entendemos que cada uno de ellos implicará para el departamento el desembolso inicial de la suma de 85.000 aproximadamente a que ascienden los gastos hechos por los proponentes durante el perfeccionamiento de las negociaciones. / La última instancia / En tales condiciones, el contrato o los contratos celebrados entre el gobernador y la casa Philips Holzman, han pasado para su estudio y aprobación a la junta departamental de empréstitos que la integran entre otros, los señores A. Salgar de la Cuadra, Rafael Escallón, e Isaías Gamboa. Parece que la junta nombrada emitirá un concepto favorable en un término relativamente corto, pues las clausuras del contrato sobre suministro de los dos millones están ajustadas a la ley y representan en buen negocio para el departamento. De la labor que realice la junta departamental de empréstitos dependerá la tardanza en afirmar el contrato respectivo, lo cual hará antes de terminarse el presente mes de julio, pues el doctor Camacho Carrizosa ha manifestado sus deseos de dejar terminada esa negociación en definitiva antes de retirarse de la gobernación el próximo siete de agosto.” (Editorial. “Antes del primero de agosto estará financiado el F.C de Cundinamarca.” El Tiempo, Bogotá, Vol. XX, No. 6751, 20 de julio de 1930, pág. 2) [Volver](#).

◆ Bonos

“El actual gobernador de Cundinamarca, doctor Liborio Cuellar Dura, y su secretario de hacienda, doctor Rafael Abello Salcedo, han venido negociando con la casa alemana Phillipp Holzman y Siemens Baunion, constructora de la obra, la terminación definitiva del ferrocarril al Bajo Magdalena, obra en la cual se halla empeñado el departamento desde hace algunos años. / LAS NEGOCIACIONES / Según las informaciones que suministraron ayer a nuestros cronistas en la gobernación del departamento, los trabajos en la citada obra se reanudarán a principios del mes de febrero entrante, pues habían sido suspendidos desde octubre del año pasado debido a las dificultades transitorias en que se encontraba el erario de Cundinamarca. Como se recordará, la suspensión de los trabajos implicó el

licenciamiento de una gran cantidad de obreros que emigraron a los campos, unos y otro a las obras públicas de otras secciones. / LA DEUDA CON LOS ALEMANES / El departamento que consiguió días pasados el pago de las sumas correspondientes a los aporte de la nación en el ferrocarril, por valor de cerca de un millón de pesos en bonos que vencen en 1933 y 1934, según convenio con el Ministerio de Hacienda, entregara ahora a la casa constructora Phillip Holzman una cantidad de dinero en efectivo para que se invierta en la terminación de la obra, junto con otra cantidad que la compañía invertirá por su cuenta en los trabajos de construcción de los treinta y tres kilómetros de línea que faltan por termina una parte, y por construir otra. / LA INVERSIÓN DE DINEROS / Las anteriores son las bases esenciales de las negociaciones que se han venido adelantando entre el gobierno de Cundinamarca y la casa alemana. La cuantía de los aportes se fijará al cierre de las negociación pero en todo caso la casa contratista reanudará los trabajos en febrero con una suma no menor de 340 mil pesos. En cuanto al pago de las sumas que el departamento debe a la compañía hasta el presente y de las que invierta en adelante en la obra, ellas serán cubiertas por el gobierno de Cundinamarca con los bonos que le ha entregado la nación, a medida que vayan venciendo los plazos en los años de 1933 y 1934, hasta la cancelación total de la deuda. / La casa alemana constructora de la obra, por su parte, se compromete a entregar el ferrocarril de Cundinamarca, definitivamente terminado, en octubre del presente año, época para la cual habrá consecencialmente tráfico directo entre Bogotá y Puerto Liévano, sin necesidad de la carretera, porque para ese entonces la compañía habrá dado el ferrocarril al servicio en toda su extensión y con los carros de tráfico necesarios para el movimiento de pasajeros y de carga.” (Editorial. “En octubre estará terminado el ferrocarril a Pto Lievano.” El Tiempo, Vol. XXI, No. 7287, Bogotá, 14 de enero de 1932, pág. 1)

[Volver.](#)

◆ Suspensiones

“Como lo habíamos anunciado en una de nuestras anteriores ediciones, el gobierno nacional en vista de la actual situación fiscal ha resuelto por absoluta imposibilidad de medio para sostenerla, suspender la obra del ferrocarril del Carare. / La junta de defensa del ferrocarril del Carare solicitó del Ministerio de Obras Públicas una conferencia para exponerle la enorme necesidad que tiene el departamento de Boyacá de esa vía férrea, pero

el ejecutivo se ha visto precisado a negar rotundamente cualquier concesión, pues no existe un solo centavo en el tesoro nacional para atender gastos de esa naturaleza. / En las horas de la tarde de ayer el señor presidente de la república firmo un decreto por medio del cual se nombra un administrador vigilante de todos los materiales y elementos destinados a la construcción que se hallan amontonados en los campamentos y los depósitos y patios de la estación del ferrocarril de Tunja. / Los materiales se encuentran regados en los kilómetros 13, 17, 22 y 27 y en el edificio del hospital, en el kilómetro 44 de la línea Tunja – Vélez como todos estos elementos necesitan vigilancia y cuidado, el Ministerio de Obras Públicas ha nombrado al señor ingeniero Numa P. Camacho, actual cajero pagador de la empresa para que se encargue de la custodia, administración y conservación de los citados materiales y herramientas, dándoles facultades para el nombramiento de varios celadores especiales En el kilómetro 6, siete celadores con 30; un celador para el trayecto comprendido entre los kilómetros 6 a 13; otro para los kilómetros 13 a 18; otro para el 18 al 24; otro del 24 al 28; otro del 28 al 32, y otro del 32 al 40 De este kilometro en adelante y con permanencia en el hospital, un celador con 60 y un ayudante con 30. / A estos empleados ha quedado reducido todo el personal de la empresa solamente quedaran prestando servicios al gerente y el contador mientras hacen una entrega detallada por inventario de todos los materiales y elementos de construcción al nuevo administrador, cuando este a su vez haya cumplido formalmente con todos los requisitos que exige la contraloría general de la república, tale como una caución, etc.” (Editorial. “La suspensión de trabajos del F.C. del Carare.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6687, Bogotá, 16 de mayo de 1930, pág. 14). [Volver.](#)

“Un criterio exclusivamente nacionalista, ha sido la norma de mis actuaciones públicas, ha declarado el ministro de obras públicas, doctor Germán Uribe Hoyos, en entrevista concedida a la Agencia SIN. / Los intereses de la patria, agrega, son para mi muy superiores a todos los demás. Soy enemigo de la política de exclusivismos. Mis actos como ministro de obras públicas, del gobierno del doctor Abadía, han sido suficientemente claros. He procurado siempre situarme dentro del terreno de la legalidad absoluta. / Mis procederes en cuanto a la suspensión de contratos de construcción con determinadas casas nacionales y extranjeras son solo originadas por la crisis en que nos encontramos, por la rigurosa política de economías y reducciones que se ha propuesto el gobierno, para dar una

pronta solución a la prolongada crisis fiscal que afecta al país. / Como de todos es sabido, el gobierno, presionado por los imperativos de esta situación difícil, se ha visto en el caso de decretar la paralización transitoria o definitiva de algunas obras públicas, muchas de ellas de excepcional importancia para el país, pero cuya terminación es un imposible en los actuales momentos. / Entre las obras suspendidas están el ferrocarril Tolima-Huila-Caquetá, el de Armenia-Ibagué, e importantes sectores de la Carretera Central del Norte y del ferrocarril de Puerto Wilches. La mayoría de estas obras entrañan sin duda alguna una verdadera necesidad nacional. / El ferrocarril Tolima-Huila-Caquetá, por ejemplo, construido en su mayor parte por la casa Northon Griffis, es una construcción de importancia excepcional, que solamente se ha suspendido en vista de las adversidades de la crisis fiscal. / Su constructora, la casa Northon, principió trabajos entre Saldaña y Villavieja, y acaba de entregarlos en aquel sitio, o sea el kilómetro 1.16, a plena satisfacción del gobierno. Los planos definitivos para llevar el ferrocarril hasta Neiva ya han sido aprobados por el Ministerio. / El gobierno tiene que agradecer de la constructora del Tolima-Huila, la corrección y amplitud que prestó al Ministerio para la suspensión amigable de su contrato, y bondad de lo hecho en la obra que confió a su construcción. / El gobierno nacional está extraordinariamente interesado en llevar este ferrocarril hasta la ciudad de Neiva. Esa construcción se llevará a efecto tan pronto como las posibilidades fiscales del país lo permitan. / Con respecto al ferrocarril Ibagué-Armenia, continúo sosteniendo mis puntos de vista. Las otras obras paralizadas son de todo mi agrado, y su suspensión se debe tan sólo a la falta de dinero para continuarlas. / No hay conflicto con la directiva del Pacífico. No he tenido la menor diferencia con los miembros de la junta directiva del ferrocarril del Pacífico. Ellos no me han pasado todavía el informe reglamentario sobre su visita a las dependencias de la empresa que dirigen. Tampoco me han dicho nada sobre la conveniencia o inconveniencia de la suspensión de trabajos en el ferrocarril Ibagué-Armenia. / Ha obrado con legalidad. Mi conciencia no me acusa de haber obrado deficientemente en lo que se refiere a decretos de suspensión de trabajos, rescisión, o paralización de contratos, en casas nacionales o extranjeras. / Estoy en la convicción profunda de que me he apartado de los mandatos de la ley. aguardo sin embargo que se me rectifique si he procedido mal.” [Volver.](#)

◆ Sostenimiento

“[...] Señor director del Colombiano: / Medellín / Apreciado señor director: me valgo de su prestigioso diario para aclamar por la mediaciones una ayuda departamento [Cauca], para el camino de este distrito. Los fondos apropiados en el presupuesto de gentes para atender la construcción y reparación de vías departamentales, pasan de 400.000 cualquiera diría que con esa cuantiosa suma se le suministrara a cada distrito siquiera lo indispensable para mantener transitable los caminos del departamento en su jurisdicción. Más otra es la triste realidad. Los pueblos de este lado del cauca invierten sumas irrisorias para atender al problema vial, problema paudoso que aísla prácticamente, en tiempos lluviosos, estos ricos municipios. Durante una tiende con sus fondos propios más de catorce vías municipales con cerca de 200 kilómetros, por el terreno fragoso. En cambio, el departamento cuando ha suministrado en este año, la pequeña cantidad de 360 para sostenimiento de unos 80 kilómetros de vías. Así se explica que durante los últimos meses el intenso transito de estos días, cabecera para Cañasgordas, para Río Verde y Murri, se allá verificado por los atajos, ya que los tales caminos departamentales son apenas utilizables en épocas de verano. (El movimiento de importaciones y exportaciones es siguiente) panela, que exporta al año 12.000 cargas, café que exporta, 3.600 cargas importación de mercancías 3.600 cargas total 19.200, que al precio de 2 por carga da 38.400 oro. Esta suma, que afecta directamente al comercial gremio de los agricultores, se reduce a la cuarta parte cuando las vías departamentales se recaen. / “Clamamos justicia para este distrito”. Como es posible que los 400.000 apropiados para H. asamblea no merezca Frontino siquiera la pequeña cuota de 100 mensuales, para salvar esta angustiosa situación, si la junta departamental insiste en su mortificante sordera, que sepa que el público de una vez como son esa inexplicable actitudes condena esa entidad a una ruín segura a los numerosos empresarios que invierten en la agricultura su dinero y que de éste alerta para que los honorables diputados al votar fondos para las vías de comunicación, adopten también algunas medidas que se aseguren la correcta, segura y equitativa distribución de esos dineros, sustrayendo la suerte del municipio de un ambiente caprichoso, injusto y hasta arbitrario que parece predominar por hoy en algunos sectores administrativos.” (Editorial. “Los caminos de Frontino están muy abandonados: don José J. Trujillo B. expone la alarmante situación que existe ahora.” El Colombiano, Año XXIII, No. 6579, Medellín, 11 de enero de 1935, pág. 2) [Volver](#)

◆ Breve reseña histórica del Ferrocarril del Pacífico

“Es digna de atención la persistente campaña que se ha sostenido, por aplazar, en cuanto sea posible, la prolongación de las paralelas de acero, a través de la gran meseta andina que hoy separa los ferrocarriles del Pacífico y del Tolima, lucha que tan pronto como sea vencida permitirá comunicar rápidamente a Bogotá con el puerto marino de Buenaventura. / Desde el año de 1912, cuando la empresa de la extinguida compañía del Ferrocarril del Pacífico hizo por su cuenta los primeros reconocimientos del trazado por el Quindío, propuso al gobierno que se haría cargo de construir la línea férrea de esa cordillera, a razón de 50.000 por kilómetro, y aun cuando el contrato correspondiente fue firmado por las dos partes, el gobierno y la compañía, no mereció la consideración del congreso, a donde fue enviado para su aprobación. Poco después, la compañía fue sacrificada, más por razones de política partidarista, que por otra clase de consideraciones, y la obra proyectada quedó suspendida por algún tiempo. / En 1919, durante la administración del señor Suarez, el gobierno manifestó interés por esa vía y organizo una comisión técnica, bajo la dirección del lamentado señor Rafael Álvarez Salas, que hizo estudios más completos durante dos años y elaboró los planos correspondientes, entre Ibagué y el empalme con la línea del ferrocarril del Pacífico, pero la obra no pudo acometerse, principalmente, por la crisis fiscal de la época y a causa del fallecimiento del doctor Álvarez, que había sido el organizador de la antigua compañía y gozaba de un (ilegible) y merecido prestigio, como ingeniero constructor de ferrocarriles. / Antes de que llegaran al país las anualidades de la indemnización americana, ya había el congreso expedido la ley 102 de 1922, que autorizaba la consecución de un gran empréstito para obras públicas, principalmente líneas férreas, y había incluido por el inciso d) “la que empalme los ferrocarriles de Ibagué y el Pacífico”, entre aquellas a que se debería dar preferencia, y más tarde, la ley 67 de 1923 ordeno a la Junta directiva del Ferrocarril del Pacífico, que hiciera estudiar la prolongación de la línea Zarzal a Armenia y acometiera los trabajos correspondientes, cuando los planos aprobados legalmente. Como si esta autorización fuera aún insuficiente, el congreso la reafirmo por la ley 98 de ese mismo año y destinó para la obra la parte correspondiente de los fondos de la indemnización americana, que le tocó recibir al gobernador que presidía el general Ospina. / Corría el año de 1925 y los estudios elaborados para la prolongación de esa vía, dormían en los archivos del Ministerio de Obras Públicas, y hubieran continuado

allí, indefinidamente, si la opinión pública no hubiera hecho una manifestación que la llevó a remover los obstáculos que se presentaban contra la obra y ocasionaron la caída del ministro renuente a cumplir la ley. / La prensa, el congreso, el concejo de Bogotá, la Sociedad colombiana de ingenieros, la Federación obrera y otras asociaciones, se agitaron en torno de este asunto y prestaron su concurso a la junta de propaganda y defensa que se organizó en favor de la prolongación del Ferrocarril del Pacífico. Distinguidas personalidades del país hicieron públicas manifestaciones en pro de esta obra y la defendieron, bajo el múltiple punto de vista en que se considere, sea técnico, como financiero, político, económico o social. La campaña iniciada en la capital tuvo resonancia en los Departamentos interesados en la obra y se hicieron también manifestaciones que contribuyeron a obtener el triunfo en breve tiempo. Así, pues, en marzo de 1923 se organizaron los trabajos correspondientes, que se concluyeron con éxito dos años después, cuando la locomotora hizo entrada triunfal a la ciudad de Armenia, el día 27 de abril de 1927. / Al mismo tiempo, la gerencia del Ferrocarril del Pacífico ordenó hacer un estudio de reconocimiento del trazado que se había hecho entre Armenia e Ibagué, que dio por resultado hallar una línea más favorable que acortó en 30 kilómetros el desarrollo del estudio primitivo, mediante la proyección de un túnel por la depresión de Calarcá, de cerca de cuatro kilómetros de longitud. / Durante la administración del doctor Abadía Méndez, con el fin de obtener una rápida comunicación entre Ibagué y Armenia, se ejecutó la carretera entre esas dos estaciones terminales, obra que se comenzó en abril de 1926 y se concluyó en diciembre de 1928, en que se dio al servicio público. En esta vía, que mide 103 kilómetros de longitud, se invirtieron 4.491.828, tomados en su mayor parte de los productos del Ferrocarril del Pacífico. Por ella se hace un tráfico intenso de pasajeros y carga, pero debe considerarse solamente como una solución transitoria del problema de comunicación fácil entre Bogotá y el Pacífico, por las razones siguientes: / Angostada como fue la carrilera del ferrocarril de Cundinamarca, para que los trenes del ferrocarril de Girardot pudieran llegar directamente a Bogotá, y terminada la construcción del puente sobre el río Magdalena, ha quedado una línea directa de 248 kilómetros hasta Ibagué. A esta línea deben agregarse 116 kilómetros del ferrocarril Tolima-Huila, que empalma con la anterior en el Espinal y 175 kilómetros más, del trayecto férreo firmado por las líneas de La Dorada y Ambalema, que unidas entre sí empalman antes de Ibagué. Se tienen, pues, 539

kilómetros como total, que sirven a los departamentos del Huila, Tolima y Cundinamarca. Si se añade el kilometraje de las empresas de un metro entre rieles, que terminan en Bogotá, como son el ferrocarril del Norte, Sur y ferrocarril de Oriente, más los ramales del ferrocarril de Cundinamarca que llegan a Facatativá, se obtienen 394 kilómetros más, que sirven a los departamentos de Cundinamarca, Boyacá y Santander, o sea un total de 933 kilómetros en conjunto, para la región oriental. / Hacia el lado occidental, tenemos 362 kilómetros directamente a Buenaventura, desde Armenia, a los cuales deben agregarse las ramificaciones a Popayán; Zarzal, Cartago, Manizales; Armenia, Nacaderos; Santander, Timba; y Palmira, Pradera, unidas todas entre si, para formar un total de 773 kilómetros, con la línea del Pacífico, y benefician los departamentos del Caldas, Valle y Cauca. / Podrá, pues, considerarse acertado unir estas dos grandes ramificaciones que sirven a ocho departamentos y a un puerto marítimo, por medio de una carretera intermedia, que estará sujeta a un tráfico limitado, expuesta a continuas interrupciones en invierno, a frecuentes accidentes de circulación y a todos los inconvenientes del tráfico mixto que se ejerce libremente por medio de pequeñas empresas de particulares, no sujetas al control oficial? / No es tampoco aceptable el argumento que oponen los enemigos de la línea férrea a través del Quindío, de que no habrá pasajeros ni carga que hagan uso de esta empresa, desde Buenaventura hasta Bogotá. En primer lugar, la carretera nos está demostrando lo contrario con su creciente tráfico, que aumenta diariamente. En segundo lugar bastará hacer la siguiente consideración: La línea directa, de la capital al puerto de Buenaventura, medirá 741 kilómetros de longitud. Un pasajero de primera clase, que paga 0.02 por kilómetro tendría que cubrir 14.82 por trasladarse en dos días de recorrido, desde Bogotá hasta el Océano Pacífico, cuando hoy paga hasta Puerto Colombia no menos de cien pesos en ocho días de viaje. / Las empresas férreas establecen generalmente para tráfico directo, a largas distancias, tarifas decrecientes, con el fin de no hacer gravoso el transporte. En el caso de que el ferrocarril del Pacífico no las impusiera y explotara la línea con la tarifa media de 0.10 por tonelada kilómetro, pagaría la carga por un recorrido directo, que se podría hacer en tres días, desde el puerto marítimo, hasta la bodega de Bogotá, 74.10 por tonelada, cuando por Puerto Colombia, con la situación cada día más precaria del río Magdalena, con los numerosos trasbordos, demoras y dificultades, el comercio ha tenido que pagar más de cien pesos por tonelada, siempre que no haya habido crisis, ni incendios, ni inundaciones,

saqueos y otras comodidades por el estilo, el uso frecuente por esa vía. / Finalmente, al revisar las estadísticas del producto bruto en varios años, en las empresas férreas de Girardot, Tolima y el Pacífico, se siente una sorpresa extraña, llena de optimismo, causada por el aumento creciente de esas cifras, que dan idea de la potencialidad tan extraordinaria del suelo colombiano. / Tomamos los datos correspondientes a los últimos siete años, que son los siguientes para su producto bruto: / Es decir: que si en el año de 1923 estas tres empresas nacionales produjeron en bruto 2.785.580, seis años después habrían de dar más del triple, o sea 9.021.689. / Surge de aquí otro problema no menos interesante, cual es organizar científicamente la explotación de los ferrocarriles nacionales, a fin de que su rendimiento llegue, si no a un 50 por 100 del producto bruto, como ocurre en empresas particulares comercialmente administradas, por lo menos a un 60 por 100, lo que daría margen para continuar la marcha triunfal de la carrilera por las selvas del Quindío, con los mismos rendimientos que se obtuvieran, sin necesidad de recurrir a empréstitos gravosos, que pueden llegar a ser hasta un peligro para nuestra soberanía. / Debemos trabajar por favorecer la comunicación de Bogotá con el Pacífico.” (Alfredo Ortega. “El F.C. del Pacífico y su prolongación a Bogotá.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6777, Bogotá, 15 de agosto de 1930, pág. 8). [Volver.](#)

◆ Ferrocarril de Cundinamarca

“Visita No. 1 / Muchos son los escritos publicados y muchos los decires acerca del ferrocarril de Puerto Liévano, de su personal, de sus contratistas, de la definición del puerto, etc., etc., mas no se han detenido a presentar detalles que acaso pudieran ser de importancia en el análisis general de la obra. Recopilamos aquí los datos suministrados a uno de nuestros reporters, por un caballero que en un alto puesto permaneció en la citada empresa desde 1927 hasta Marzo del corriente año: / Puerto Liévano / Lugar o ladera del Rio Magdalena apenas conocido de tres años para acá, a 12 klms. abajo de La Dorada, rodeado de la selva virgen en los comienzos del año de 1927. En marzo de tal año llegó allí la mano del progreso y civilización derribando montones y agrietando colinas. / Factores de la obra / Hábiles ingenieros unos, y de gran fortaleza y voluntad otros, aunaron sus esfuerzos para penetrar la agreste montaña con el ahínco y tenacidad de las almas templadas para las cosas grandes. Quienes fueron aquellos titanes del progreso? En lo que

pudiéramos llamar primera etapa, recordamos a los doctores Lobo Guerrero, Arcila Uribe, M. A. Cerón, Campo Sarria, Francisco Andrade, Córdova Peña, F.A. Mejía, M. Álvarez, H. Scott, A. Cajiao, M. Caro, J.H. Leal, personal todo encargado de la parte técnica y de construcción de la obra y parte administrativa a cargo del general Ignacio Moreno, con la colaboración, desde luego, del personal de ingenieros. / Iniciadores de la obra / Por una de tantas casualidades, dice nuestro reportado, hubo de tratar una amena conversación con el doctor José M. Gonzales Valencia, llegando al conocimiento de que el notable abogado fue quien sugirió la idea al doctor Salvador Franco, gobernador de Cundinamarca en aquel tiempo, para que adoptara la vía de Liévano en vez de la absurda del Dintel. Siendo tantas las paternidades que se han atribuido al citado ferrocarril, tendremos que colocar al doctor Valencia en el puesto de “Abuelo” de ella. / Llega el ingeniero, doctor Francisco Andrade / Este ingeniero entro a organizar lo que en un principio se llamaba en relativa desorganización con motivo de la prematura instalación de los trabajos cuando ni aun se tenían habitación para obreros ni los elementos indispensables y menos para empleados de categoría; personal incipiente uno y viciado otro; los patios, pues, así se llamaban los sitios desmotados en el puerto, se encontraban llenos de material, herramientas, utensilios, etc., que por falta de almacenes o bodegas apropiadas permanecían a la intemperie, yéndose a pique no pocas cantidades. En su labor fue secundado por el administrador general y el inspector general de almacenes. También dedico toda su atención al ingeniero Andrade en el plan de trabajos de localización, desmontes, construcciones por ser de su único resorte y de sus compañeros de profesión. / Colocación del primer riel / Vencido infinidad de inconvenientes, ya de carácter político, como administrativo y técnico, coloca el doctor Andrade el primer riel en medio de la gran modestia, sin ruido alguno, sin festejos ni libaciones. En este acto trascendental se hallaban presentes el doctor J. H. Leal, L. E. Uribe, ingeniero Montaña, Luis Nieto U., etc. / II / Dr. Julián Villaveces: / Por razones de salud y otras que nuestro reportado no conoce sino vagamente, se retira de la jefatura el doctor Francisco Andrade y llega en su reemplazo el doctor Julián Villaveces, con el carácter de Director General de la obra; es nombrado, además, Ingeniero jefe un doctor Pablo Bahamon, hábil dibujante y exjefe de conservación en la línea de Pto. Wilches – en construcción –. En este tiempo por este o aquel motivo, se acentúa más y más la pugna entre el personal administrativo y el técnico encargado de la construcción, dando por

resultado la separación de los notables ingenieros doctores Lobo Guerrero y Villaveces, superintendente y director general, respectivamente, y poco antes se habían separado también los doctores Leal, Rud y Córdoba P., jefes seccionales. Es muy seguro que los doctores Lobo G. y Villaveces, hubieran podido implantar en aquella empresa una completa organización que acaso hubiera cortado el paso al desalojamiento del elemento nacional que debía haber cobrado por muchos títulos las glorias de la obra, más desgraciadamente tuvieron que retirarse acaso con la gran desilusión de su incipiente labor, se nos antoja creer, no fue apreciada en cuanto valía. / Contrato con la casa alemana / Como dijo Marroquín, “en más de una ocasión sale lo que no se espera”. Por una u otra causa de apasionamiento o de interés, viene la licitación del contrato para la construcción de la obra del 1 al 87 klm. Se adjudica a la casa Philipp Holzman A. G. afiliada a la Siemens Bauunion, según se dice. Cumplidos los requisitos del caso, llegan los empleados de la citada casa a Puerto Liévano y en la fecha indicada en el contrato (15 de agosto de 1928) van a recibir lo existente. No hay formal inventario, tampoco hay precios, etc., se arregla todo esto a mediados de septiembre y entra de lleno a la Philipp Holzman con sus bizarros y corpulentos alemanes a dar principio a su contrato. / Las ventajas y los inconvenientes del sistema adoptado son ya tema bien debatido por cuantos sabidos y experto han tomado cartas en este asunto, pero no dejaremos pasar inadvertidos varios hechos contundentes, a saber: / Primero: si no falta dinero, la obra se hará con muy poca diferencia del plazo pactado en el contrato; Segundo: La política tomó un rumbo muy distinto al que se contemplaba antes, quedo solo la local que apenas, si afecta a individuos, n hace mayor daño a la empresa. / Tercero: Mucho o poco, pero siempre hay una cantidad extrajera a quien respetar, la que ha llevado a cabo su negocio, en cuento le ha sido posible, dentro del criterio comercial. / Cuarto: Es innegable que los ingenieros Kisslig y Eschembrenner (suizo y alemán), coadyuvados por el directo de la obra, dispusieron la organización que actualmente existe y, es natural, con la colaboración de los ingenieros nacionales, y del señor administrador de ella. / Interventoría del departamento / La intervención del departamento en la obra que estipula el contrato con la casa constructora, o sea ni más ni menos que la dirección técnica y administrativa, se encomendó al hábil dibujante y experto antiguo, jefe de conservación del F. C. de Puerto Wilches (en construcción) doctor Pablo Bahamón, con quien tuvo la casa contratista infinidad de tropiezos hasta el extremo de que

varias veces estuvo su representante a punto de solicitar la rescisión del contrato. / III /

Lugar del puerto / Es éste uno de los tópicos más interesantes y acaso de la mayor importancia, tanto para el ferrocarril como para las compañías de transportes, particulares, comerciales, etc., etc. Unos creen que la definición de este interesantísimo asunto no es indispensable sino después de terminado el ferrocarril, mejor dicho, cuando haya empalmado con la línea que de Alban va hacia el Rio; otros creen, y entre estos estamos nosotros, que el lugar del puerto debe fijarse de una manera precisa y cuanto antes si es que se tiene confianza en que la obra se ha de llevar a cabo. Múltiples y seguramente cuantiosos son los intereses vinculados en la definición del sitio para Puerto y posiblemente por ellos es que no se dice la última palabra; quienes no tenemos más interés que el del bien general si podemos manifestar claramente lo que muy claramente se ve: Puerto Liévano y El Totumal, que se hallan divididos por las enormes “Piedras de La Dorada”, son sitios absolutamente inadecuados para puerto, decir esto no requiere ciencia ni conocimientos previos, sino simplemente tener vista máxime, si a esto se agrega haber vivido allí connaturalizado con los escollos y continuos inconvenientes como nuestro reportado durante tres años consecutivos. La boca de la quebrada “Perrera” es medianamente servible y “el Guarumo”, magnifico, idea. Del Puerto a Totumal hay 500 metros; a la boca de Perrera, 3 klm, al Guarumo, ocho o nueve kilómetros, más o menos, todo por terreno plano y seco en lo general. Hay quienes creen que al prolongar la línea hasta “EL Guarumo” recargaría el precio kilométrico férreo, quedando la vía fluvial capacitada para hacerle competencia; no nos explicamos bien este fenómeno; más si nos aventuramos a creer que la idea del gobierno es siempre la de prolongar su grandiosa obra lo más abajo posible, acaso para unirse en un futuro más o menos lejano con el mismo ferrocarril de Antioquia. La navegación en frente de Pto. Liévano se hace tan difícil casi en la totalidad del año que generalmente necesitan arrastras los barcos con grandes espías y demoradas maniobras. EN tiempo de mediana seca del rio las “piedras de La Dorada” dejan apenas un estrecho canal por donde apenas pasa un buque bien manejado después de las maniobras ya anotadas. En algunas ocasiones se han presentado casos de gran congestión de barcos por haber trancado un en el dicho canal. No conocemos planos, perfiles, croquis ni dibujo alguno sobre el particular, más si es el decir público y el de todos los navegantes técnicos y profanos.”

(Editorial. “Como se inicio y se lleva a cabo la obra del ferrocarril al bajo Magdalena.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6685, Bogotá, 14 de mayo de 1930, pág. 9). [Volver](#).

“La ciudad, mayo 14 de 1930. Señor doctor don Eduardo Santos, / Presente. / Muy distinguido doctor: / En su leído periódico, de esta misma fecha, numero 6685, página 9, apareció un escrito importante relacionado con la obra del ferrocarril de Cundinamarca al bajo Magdalena, con datos suministrados a uno de sus reporters, por un caballero que en alto puesto permaneció en la citada empresa, desde el año de 1927 hasta el mes de marzo del presente año, en que fue destituido – y siendo indispensable cando se trata de hacer historia procurar ser imparcial y justo, me atrevo a rogarle a usted se digne darle cabida en su periódico a los datos que le envió y que complementa y aclaran los anteriores. / Puerto Liévano. / La mano del progreso llego allí antes de marzo de 1927, pues para ese entonces quienes allí llegaron, encontraron bastantes desmontes, casa de habitación y luz eléctrica, trabajos ejecutados por una compañía particular, la Cundinamarquesa de Fomento, propietaria de esos terrenos. / Factores de la obra. / Me parece de justicia que no se olvide el nombre del doctor Gabriel Ángel Uribe, jefe de la comisión, que durante el año de 1926 estuvo haciendo eso estudios y planos del ferrocarril de Cundinamarca. / Iniciadores de la obra. / No dudo que el caballero reportado hubiera tenido la conversación a que hace referencia con el doctor González Valencia, que además de suministrarle tan importante dato podría ayudarle a proporcionar el puesto de que disfruto, pero sin querer disminuir en nada le interese del doctor González Valencia por la obra, si es necesario que se sepa que la primera idea de este ferrocarril la tuvo el doctor Indalecio Liévano y que fue en la asamblea de 1926 y por iniciativa del doctor Francisco Samper Madrid, como se volvió a pensar en ella; él fue quien presento a la asamblea y labro hasta conseguir que fueran ordenanzas los proyectos que hoy son una realidad y le cupo al general Salvador Franco, como gobernador del departamento sancionarlas y ponerlas en ejecución, de manera que al menos la obra debe tener “Bisabuelos”. / Lugar del puerto. / Este es como dice el informarte uno de los tópicos más interesa, y afortunadamente agrega que para opinar en este asunto no se necesita ciencia ni conocimientos previos, que no conoce planos, perfiles, croquis ni dibujo alguno sobre el particular, lo que me permite intervenir sin ser técnico en el asunto, pero conociendo sí cuantos informes, estudios, planos, etc., se han hecho sobre tal obra, por entidades como la Julius Berger y por ingenieros colombianos y especialistas americanos. /

Evidentemente existían entre el actual puerto y “Totumal” las peñas que señalan las fotografías publicadas, lo que separa los dos puertos, el actual que tiene quinientos metros de extensión, del de “Totumal” que tiene 1.200 metros, en una extensión de 400 metros; dentro de las obras de arreglo del río proyectadas por la Julius, está la de romper dichas areniscas, cosa indispensable para la navegación de los buques a La Dorada, que es natural suponer que no desaparecerá; y que al mismo tiempo unirá los dos puertos dándoles una extensión total de más de dos kilómetros; como se ha alegado que esa obra costaría mucho, la Compañía Cundinamarquesa interesada tanto en la obra del ferrocarril como en el puerto, hizo a la junta directiva del ferrocarril, una propuesta formal y garantizada de hacer esa canalización por la suma de 30.000 pesos, ofreciendo dejar perfectamente utilizable el puerto en toda su extensión, y si la obra que se ejecutara no daba el resultado esperado, le sería reintegrada tal suma a la directiva del ferrocarril podría pensar en escoger otro puerto. / Es claro que con esta oferta y dentro del criterio de conveniencia para el ferrocarril y de honradez en el manejo de esos grandes intereses del departamento no se puede llevar el puerto a otro puerto por más que él pertenezca a una compañía extranjera, por el solo deseo de que no quede en terrenos de una compañía colombiana y menos si se tiene en cuenta que con la oferta de la Cundinamarquesa, el ferrocarril hace un ensayo sin costo, y si da resultado, se ahorra un millón de pesos, que sería lo menos que valdría la línea al sitio indicado por el interesado, y si no da resultado, no tendría más remedio que gastar lo que fuere necesario. / Todo esto, en el supuesto de que el puerto no hubiera sido estudiado, pero lo fue y mucho antes de decidir la construcción de los seis primeros kilómetros de la línea, pues el problema se debió decidir en la abscisa número 3 de donde técnicamente podía irse a cualquiera de los puntos que se determinan de una manera económica y los estudios de ese entonces con ingenieros colombianos competentes asesorados por extranjeros, los llevo al sitio actual, a sabiendas de que había que hacer la obra del puerto, como hay que hacer en cualquiera que fuere el punto escogido, y es muy seguro que en otro punto costaría quizá más que en el actual. / No hay para qué entrar en más detalles en este asunto, los técnicos y la vigilancia de Cundinamarca para que no se haga lo que lesione sus intereses, no dejara duda alguna, y como además, al llevar la línea más abajo debe pasar por “Totumal”, bien puede hacerse como dice el doctor Tovar Borda, actual secretario de hacienda: ir observando lentamente la capacidad del puerto y si no es suficiente, irlo prolongando. / Es

necesario que se sepa que la propuesta hecha por la Cundinamarquesa de Fomento, no ha sido aceptada todavía, pero que la compañía por su cuenta y para aprovechar el verano pasado, hizo parte de los trabajos, de los cuales le acompaño fotografías, que al ser comparadas con las publicadas en su importante periódico, demuestran el éxito de la obra, a pesar de que solo se ha invertido una cuarta parte de la suma calculada, pero en cambio ya han pasado directamente buques sin dar la vuelta por el antiguo canal. / Fotografías de Puerto Liévano, tomadas desde el año de 1925 hasta la fecha, informes y estudios que reposan en el Ministerio de Obras Públicas y en la directiva del ferrocarril de Cundinamarca, conforman la verdad de los hechos. / Anticipo al señor doctor mis agradecimientos y me suscribo a su muy atento seguro servidor y amigo, Enrique Franco P. / (De las fotografías enviadas por el doctor Franco Pulido Publicamos solo dos, pues las demás eran demasiado tenues y no se prestan para el fotograbado).” (Editorial. “LOS TRABAJOS DEL FERROCARRIL DE PALANQUERO / El problema del Puerto sobre el Magdalena.” El Tiempo, Vol. XX, No. 6690, Bogotá, 19 de mayo de 1930, pág. 13).

[Volver.](#)

“Únicamente falta por enrielar y consolidar un trayecto de quinientos metros, para unir la línea férrea del ferrocarril de Cundinamarca e inaugurar el servicio directo de trenes entre Bogotá y Puerto Liévano, en una extensión de 196 kilómetros, que se recorrerán en cinco horas. / En junio entrante tendrá pues el departamento de Cundinamarca terminada su obra por excelencia que ha sido la aspiración constante de los pueblos de esta sección de la república, por considerar que con ella se inicia un progreso efectivo tanto en la agricultura como en la ganadería y el comercio con el exterior, puesto que los transportes se harán en menos tiempo y a precios mucho más bajos que los que hasta el presente se han pagado. / El señor gobernador, doctor Liborio Cuellar Duran el gerente de la empresa, doctor Héctor Acebedo y el secretario doctor Carlos Alberto Rodríguez, practicaron en días pasados una interesante visita a la sección comprendida entre Albán y Villeta. De modo muy especial fue inspeccionado el trayecto llamado el Bagazal con muy buenos resultados. / La junta directiva de la empresa ha principiado a estudiar técnicamente la confección de una nueva tarifa general, para ponerla en vigencia al establecerse el servicio directo entre Bogotá y el río Magdalena, en Puerto Liévano, tarifa que tendrá como base la economía tanto para la entidad oficial como para los intereses del público. / El gerente doctor Acebedo, se propone

organizar del mejor modo posible el servicio de trenes tanto de carga como de pasajeros con el fin de que no haya ninguna clase de demoras ni otros perjuicios para el público. Asimismo, se establece muy pronto un tren de recreo, por ahora entre Bogotá y Villeta, a mitad de precio, para facilitar la salida al campo de numerosas personas que en los días de fiesta desean algún descanso. / La gerencia ha ordenado ya la ejecución de varios trabajos en las bodegas y en los patios, para dar toda clase de facilidades a las labores de cargue, descargue, etc., en relación con los itinerarios, los que serán lo más exacto posible. Las bodegas se clasifican en cuatro clases así: de exportación, de importación, de víveres y de equipajes. / Los talleres se halan divididos así: mecánica, fundición, reparaciones y carpintería, con máquinas y elementos modernos, que les permiten a los operarios ejecutar los trabajos que sean necesarios para mantener siempre en bien estado la administración de la empresa, inclusive la construcción de buenos carros y la reparación de las locomotoras. / En Puerto Liévano funcionan buenos talleres pero estos pasaran probablemente a Bogotá cuando ello sea oportuno, con el fin de centralizar la ejecución de los trabajos. Actualmente cuanta la empresa con material rodante de primera clase y suficiente para atender al servicio que se propone establecer la gerencia, al terminarse la vía férrea. / Para que haya unidad y oportunidad en los suministros, el doctor Acebedo ha organizado el funcionamiento de un buen almacén, al que se llevan los artículos que a los precios más bajos pueden obtenerse, con destino a las necesidades de la empresa. Este sistema ha dado muy buenos resultados, tanto en lo económico como en lo administrativo. / (...) Dentro de ocho días podrá decirse, pues, que el ferrocarril de Cundinamarca, entre Bogotá y el rio Magdalena, quedara terminado. Por tan importante acontecimiento de progreso enviamos sinceras felicitaciones al señor ministro de obras públicas, al señor gobernador de Cundinamarca y al señor gerente de la empresa, quien ha dedicado a ella todas sus capacidades y energía.” (Editorial. “En 10 días quedará listo el Ferrocarril de Cundinamarca.” El Tiempo, Vol. XXIII, No. 7770, Bogotá, 19 de mayo de 1933, pág. 3).

[Volver.](#)

◆ Telegramas de la Liga de Comercio respecto a las vías en Manizales.

“IMPORTANCIA DE LA VÍA NACIONAL DE OCCTE. Texto de los telegramas que se han enviado al consejo nacional de vías, al presidente de la república y a los miembros de la

diputación caldense. / Manizales. Les transcribo los telegramas que se han dirigido hoy, firmados por la plana mayor de la ciudad, al consejo nacional de vías de comunicación. Dice uno de ellos: / “Al estudiar el esquema de carreteras adoptado por esa entidad para someter a la consideración del congreso, interpretamos que no está incluido el departamento de Caldas. Muy atentamente nos permitimos hacer notar que la mayor parte del territorio de este departamento necesita imperiosamente conectarse con la vía del Atlántico por el sector Manizales-Honda de la carretera nacional de occidente, de acuerdo con la ley 68 de 1926, que cuenta ya con largos trayectos terminados y que permitirá realizar el tráfico con el exterior del país en condiciones económicas que no es posible conseguir por la vía de Buenaventura. Además, esta vía la necesita Caldas para acercar su capital a la capital de la república y esta para acercarse al Chocó. Atentamente, Liga del Comercio, Alfonso González y cía., Demetrio y Julio Mejía, Rafael Jenaro Mejía, compañía de Hilados y Tejidos de Caldas, Jaime Ángel V., Bernardo Escobar A., Alberto Mejía y cía., Félix Salazar e Hijos, Hijos de Alfonso Jaramillo R., Luis Restrepo Isaza y cía., Zapata Rivas y cía., Francisco José Jaramillo, Calle, Ángel y cía., Alfonso y Ernesto Gómez y cía.” / Siguen las firmas de todo el comercio y de numerosísimas personalidades salientes de la ciudad. / Al presidente de la república / firmado por los mismos se dirigió al doctor Olaya Herrera el siguiente telegrama: / “Muy atentamente le suplicamos revisar el esquema de carreteras adoptadas por el consejo nacional de vías de comunicación en el plan general que va a someter a la consideración del congreso, en donde aparece el territorio de Caldas al margen de todas las vías nacionales proyectadas. Consideramos que el altísimo coeficiente que rinde la producción de Caldas a la economía nacional hace a este departamento acreedor a que los dineros nacionales que van a invertirse en los próximos años en carreteras se apliquen en una pequeña parte de cubrir el mínimo de las necesidades viables de este departamento, sobre todo si son al mismo tiempo eminentemente nacionales, tales como la vinculación del centro del Chocó con la capital de la república por la carretera nacional de occidente, de acuerdo con la ley 68 de 1926, que es la vía más corta y que cuenta ya con largos sectores terminados. Con su justo criterio nacional, ampliamente reconocido, y si esto encarna una notoria injusticia, le rogamos interponer su valiosa cooperación con el fin de repararla. Adictos compatriotas.” / A la diputación caldense / A los senadores y representantes caldenses dicen las mismas personas: / “Acabamos de

conocer el esquema de las carreteras incluidas en el plan general que presentará el consejo nacional de vías al congreso. Nos ha causado profunda extrañeza notar la exclusión total del departamento de Caldas. Esto ha producido en el público profundo desconcierto. Ahincadamente les encarecemos aunar sus esfuerzos para conseguir que el consejo incluya en el plan de obras siquiera la carretera nacional de occidente en el sector Mariquita-Manizales, que tiene largos sectores terminados, si no fuere posible incluir la vía completa hasta el Chocó, de acuerdo con las leyes 70 de 1910 y 68 de 1926. Este trayecto establecerá la comunicación más corta posible de la capital de la república con el centro de Caldas y centro del Chocó. Aquí se ha constituido un comité que estudia el plan departamental y trabaja para conseguir que se repare la injusticia que constituye la exclusión de una región que produce la tercera parte del café que exporta la república. Amigos” (los mismos) / La cooperación del Chocó / También se dirigirán al doctor Sergio Abadía Arango, presidente de la junta de defensa chocona, insinuándole dirigirse con el mismo fin a Bogotá, ya que esa región participará de la exclusión que se quiere hacer de Caldas.” [Volver.](#)

◆ Ley 10 de 1939

El Congreso de Colombia / DECRETA: / Artículo 1°. – Declárase de urgencia nacional la terminación de las carreteras Troncal de Occidente entre Puerto Valdivia, en el departamento de Antioquia, y Cartagena, y de la Troncal de Oriente, entre Cúcuta, Ocaña y Santa Marta. / Artículo 2°. – Ampliase las autorizaciones concedidas al gobierno por la Ley 175 de 1938, en el sentido de incluir entre los objetos de dicha ley la construcción de carreteras de la red nacional y los trabajos preliminares correspondientes, haciéndose extensivas a este fin las demás disposiciones de la ley en referencia. / Artículo 3°. – Esta ley regirá desde su sanción. / Presentado a la consideración de la honorable cámara de representantes, por los suscritos, / Carlos Lleras Restrepo, ministro de Hacienda y Crédito Público. / Abel Cruz Santos, ministro de Obras Públicas. (Corresponsal. “Dos carreteras para unir la costa atlántica al interior del país.” El Tiempo, Vol. XXVIII, No. 9997, Bogotá, 27 de julio de 1939, pág. 1). [Volver.](#)

◆ Vía al Chocó

La vía Quibdó-Ciudad Bolívar se había comenzado a construir desde mediados del siglo XIX, cuando el Chocó era una provincia del antiguo Estado del Cauca. En ese entonces el gobierno nacional hizo una concesión al italiano Juan B. Mainero y Truco, para construir una vía de herradura que, partiendo de Ciudad Bolívar en Antioquia, terminara en Quibdó, sobre el río Atrato, a cambio de baldíos situados a lado y lado del camino. Durante muchos años la trocha solo fue transitada por peatones, pues ni siquiera las bestias podían recorrer dicho camino. Constituida como la Intendencia del Chocó en 1907 por el general Rafael Reyes, los gobiernos seccionales se interesaron por la realización de la vía, y obtuvieron del gobierno central algunas partidas que se emplearon en pequeñas intervenciones sin planes técnicos. No fue sino hasta 1918, bajo la administración intendencial del doctor Arístides U. Vaca, que se establecieron trabajos serios con trazados hechos por ingenieros y expertos. Las administraciones subsiguientes se propusieron terminar la obra, que en 1922 ya permitía el paso de recuas en ambas direcciones. Para 1928-1929 la administración intendencial del doctor Jorge Valencia Lozano construyó, con fondos de la Intendencia, el sector de carretera Quibdó-Tutunendo, una extensión de más o menos 20 kilómetros, aprovechando gran parte del antiguo camino, se trajo de Inglaterra para el efecto, una estructura metálica para el puente sobre el río Tutunendo, además de otras siete u ocho estructuras similares que fueron importadas para otros puentes de menor luz. Siete años después, en 1936, el gobierno central presidido por el doctor Alfonso López Pumarejo inició la construcción de la carretera, iniciando trabajos en la población de Ciudad Bolívar. El doctor Eduardo Santos durante el mandato siguiente (1938-1942), le dio gran impulso. Y después, durante el segundo periodo presidencial del doctor López (1942-1945), la carretera fue terminada, faltando para entonces balastar apenas unos tres kilómetros y por construir algunos puentes provisionales, pues era imposible introducirlos desde el extranjero (Editorial. “Terminada la vía Quibdó-Bolívar que une al Chocó con el resto del país.” El Espectador, Vol. LV, No. 10.524, 09 de agosto de 1943, pág. 3). [Volver.](#)

◆ Vías y la guerra con Perú

Sitio donde aconteció una escaramuza entre el 10 y 12 de julio de 1911, en el marco del conflicto Colombo-peruano (1932-1933). En el enfrentamiento hubo participación de 480 soldados peruanos dirigidos por el coronel Oscar Benavides, quienes vencieron a la tropa

colombiana de 50 efectivos, encabezada por el general Isaías J. Gamboa. La poca cantidad de soldados colombianos en el enfrentamiento es una muestra de cómo afectaba la efectividad estatal la falta de vías de comunicación con los territorios apartados. La población pertenecía a la Intendencia del Caquetá, cuya integración a territorio peruano había sido pretendida por ese país desde el siglo XIX. Dicha circunstancia avivó la vieja animosidad sostenida por ambos Estados con relación a la soberanía exclusiva sobre amplios territorios fronterizos. [Volver.](#)

Andrés López y Marisol Valle Graciano, “Una coyuntura que conmocionó a Colombia: el conflicto con el Perú. Percepciones en el archivo de Carlos E. Restrepo (1932-1934). TEMPUS Revista en Historia General (segundo semestre 2017): 84-120.

- ◆ Telegrama de los antioqueños para el establecimiento de la comunicación aérea entre Medellín y Urabá.

Por las firmas que lleva este telegrama verán sus excelencias, que sin distinción partidos político, pueblo antioqueño, íntegramente anhela aprobación contrato navegación aérea Medellín-Urabá, como último recurso quedamos comunicación directa con el mar; dentro de un futuro próximo. / Hace hecho arma contra este proyecto de un peligro ilusorio para soberanía nacional, pero esta a sido la menos favorecida cuando contratos estudiados a la luz criterio sano, patriótico, ilustrado. / Antioquia ha sido el menos favorecida en plan consejo nacional vías y estrictamente justo, ya que el gobierno nacional no puede auxiliarla en esto, al menos permita capital extranjero, cuidadosamente controlado por contrato sabio, sobre bases de mutua convivencia de acuerdo con programa presidencial, venga contribuir desarrollo única región generosamente favorecida naturaleza para agricultura con que cuenta el departamento. / Antioquia bloqueada por su topografía y por su pobreza propia y nacional necesita urgentemente abrirse camino directo al exterior, vincular porvenir a las palpitaciones culturales, económicas y de todo orden del mundo civilizado. Y sería inexplicable que, cuando los demás naciones persiguen comunicarse entre sí por líneas aéreas nosotros despreciamos la oportunidad que hoy se nos presenta para salir del embotellamiento en que nos encontramos y para aumentar aspa nuestra red aérea que, como se sabe, constituye el mejor medio para mantener el orden en el país y para una eficiente

administración. / En consecuencia respetuosamente e interpretando unánime sentimiento pueblo antioqueño que anhela ante todo mirar fuerzas que arraiguen al alma nacional. Os pedimos interpongáis vuestra influencia fin sea república que ese proyecto que cuente con el apoyo del ejecutivo (Editorial. “La comunicación aérea Medellín-Urabá.” El Colombiano, Año XVIII, No. 5154, Medellín, 12 de noviembre de 1930, pág. 1). [Volver.](#)

Fuentes

Primarias

- ❖ El Tiempo
- ❖ El Colombiano
- ❖ El Espectador
- ❖ Diario Oficial

Secundarias

- ❖ Acevedo, Á., & Villabona, J. (2020). La prensa como fuente documental para el análisis y la investigación social. *Historia y Memoria*, 347 - 373.
- ❖ Arango, M. (1977). *Café e industria 1850 - 1930*. Bogotá: Carlos Valencia Editores.
- ❖ Arango, M. (1982). *El Café en Colombia 1930 - 1958*. Bogotá: Carlos Valencia Editores.
- ❖ Arciniegas, G. (1989). Aspectos de Olaya Herrera y su gobierno. En Á. Tirado Mejía, *Nueva Historia de Colombia* (págs. 299 - 304). Bogotá: Editorial Planeta.
- ❖ Arciniegas, G. (1989). Eduardo Santos. En Á. Tirado Mejía, *Nueva Historia de Colombia* (págs. 349 - 372). Bogotá: Editorial Planeta.
- ❖ Ardila Duarte, B. (2005). Alfonso López Pumarejo y la revolución en marcha. *Credencial Historia*, <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-192/alfonso-lopez-pumarejo-y-la-revolucion-en-marcha>.
- ❖ Arias de Greiff, J. (2011). Ferrocarriles en Colombia 1836 - 1930. *Credencial Historia*, <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-257/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930>.
- ❖ Arias Silva, D. E. (2019). Magangué. *Credencial Historia*, <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-357/magangué>.
- ❖ Arrubla Yepes, M. (1996). Síntesis de Historia Política Contemporánea. En J. O. Melo González, & M. Arrubla Yepes, *Colombia hoy: perspectivas hacia el siglo XXI* (págs. 1 - 556). Bogotá: Tercer Mundo Editores.

- ❖ Baure, M. (2018). Sacralidad, cohesión social y desencantamiento. Conversación con Hans Joas. *Revista de Estudios Sociales*, 93 - 105.
- ❖ Bejarano Ávila, J. A. (1989). La economía colombiana 1930 y 1945. En Á. Tirado Mejía, *Nueva Historia de Colombia* (págs. 115 - 148). Bogotá: Editorial Planeta.
- ❖ Bernal Duffo, E. (2013). El río Magdalena: escenario primordial de la patria. *Credencial Historia*, <https://www.revistacredencial.com/historia/temas/el-rio-magdalena-escenario-primordial-de-la-patria#:~:text=Caracter%C3%ADsticas%20del%20r%C3%ADo%20Magdalena&text=Su%20longitud%2C%20seg%C3%BAn%20la%20fuente,una%20anchura%20de%201.073%20metros>.
- ❖ Bonil Gómez, K. (2019). San Bartolomé de Honda. *Revista Credencial Historia*, <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-358/san-bartolome-de-honda>.
- ❖ Bushnell, D. (1996). *Colombia: una nación a pesar de sí misma*. Bogotá: Editorial Planeta.
- ❖ Camargo Bonilla, Y. (2019). Historicidad del transporte en Colombia, un proceso de transición y rupturas. *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, 193 -217.
- ❖ Cepeda Ulloa, F., & Pardo García-Peña, R. (1989). La política exterior colombiana (1930 - 1936). En Á. Tirado Mejía, *Nueva Historia de Colombia* (págs. 9 - 28). Bogotá: Editorial Planeta.
- ❖ Chartier, R. (1996). Del código a la pantalla. Trayectorias de lo escrito. *Revista Quimera*, 43 - 49.
- ❖ Colmenares, G. (1989). Ospina y Abadía: la política en el decenio de los veinte. En Á. Tirado Mejía, *Nueva Historia de Colombia* (págs. 244 - 245). Bogotá: Editorial Planeta.
- ❖ Correa R., J. (2015). Ferrocarriles y soberanía: el ferrocarril de Panamá, 1850-1903. *América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación*, 28 - 49.
- ❖ Correa Restrepo, J. S. (2012). El ferrocarril de Antioquia: empresarios extranjeros y participación local. *Estudios gerenciales*, 149 - 166.

- ❖ Correa, J. S. (2014). El río Magdalena y sus ferrocarriles. *Credencial Historia*, <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-290/el-rio-magdalena-y-sus-ferrocarriles>.
- ❖ Dagogneti, F. (1996). Ruta, anti-ruta y meta-ruta. *Les Cahiers de Médiologie*, 19 - 28.
- ❖ Delannoi, G. (1993). La teoría de la nación y sus ambivalencias. En G. Delannoi, & P. A. Taguieff, *Teorías del nacionalismo* (págs. 9 - 17). Barcelona: Paidós.
- ❖ Duque, F. (2008). La cohesión social y la teoría de la congruencia: Latinoamérica una región dividida. *Cadernos EBAPE*, <https://doi.org/10.1590/S1679-39512008000300003>.
- ❖ Echavarría, J. J., Villamizar, M., & González, J. (2006). El proceso colombiano de desindustrialización. *Borradores de economía*, <https://repositorio.banrep.gov.co/handle/20.500.12134/5379>.
- ❖ Elías, N. (1994). El proceso de la civilización. *Investigaciones sociogenéticas y picogenéticas*. México: Fondo de Cultura Económica.
- ❖ Escobar, A. (1986). La invención del desarrollo en Colombia. *Lecturas de economía*, 9 - 35.
- ❖ García Charris, E. S. (2014). El café: eje articulador del desarrollo económico del territorio colombiano a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX. *Epokhé*, 39 - 45.
- ❖ García Valenzuela, J. N., & Bernal Chaparro, D. E. (2017). Tesis de pregrado. *Ferrocarriles en Colombia. Infraestructura*. Bogotá: Universidad de La Salle.
- ❖ González Vizcaino, R. (2010). Empresas de navegación a vapor en el río Magdalena durante el siglo XIX. *Saber-ciencia y libertad*, 144-154.
- ❖ Gorbach, F. (2016). El historiador, el archivo y la producción de evidencia. En F. Gorbach, & M. Rufer, *En (In)disciplinar la investigación: archivo, trabajo de campo y escritura* (págs. 187 - 203). México: Siglo XXI Editores, Universidad Autónoma Metropolitana.
- ❖ Guajardo Soto, G. (2015). Infraestructura y logística en la historia de económica: una contribución a partir de los casos de Chile y México, 1950 -1970. *América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación*, 7 - 27.

- ❖ Gutiérrez Flórez, F. (2014). Dificultad geográfica y flujo comunicacional en el orto del siglo XX en Colombia. *Historia y Sociedad*, 49 - 70.
- ❖ Henderson, J. (2006). Colombia a fines del siglo XIX. Medellín: Universidad de Antioquia.
- ❖ Hernández, P. (2007). Consideración teórica obre la prensa como fuente historiográfica. *Historia y comunicación social*, 465 - 477.
- ❖ Horna, H. (1982). Transportation Modernization and Entrepreneurship in Nineteenth Century Colombia. *Journal of Latin American Studies*, 33 - 53.
- ❖ Horna, H. (1994). Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo diecinueve y los casos del Perú y Colombia. *Ibero Americana, Nordic Journal of Latin American Studies*, 19 - 41.
- ❖ Horna, H. (2003). Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo XIX: el caso Colombia. En C. Guevara. En *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia siglos XIX-XX, una colección de estudios recientes* (págs. 1021 - 1044). Bogotá: Editorial Norma: Facultad de Administración, Universidad de los Andes: Ediciones Uniandes.
- ❖ Horna, H., & Bretos, M. (1972). Transporte fluvial en el Bajo Magdalena, 1888. *Revista de la Universidad Nacional*, 111 - 121.
- ❖ Kalmanovitz, S. (1989). El régimen agrario durante el siglo XIX en Colombia. En Á. Tirado Mejía, *Nueva Historia de Colombia II* (págs. 101 - 154). Bogotá: Editorial Planeta.
- ❖ Kalmanovitz, S. (2010). *Nueva historia económica de Colombia*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- ❖ López Bermúdez, A. (2012). Modernización y debate político en Colombia, 1931-1944 Integración y orden en la República Liberal. Del discurso jurídico-político a la construcción de la identidad nacional. Saarbrücken: Editorial Académica Española.
- ❖ Machado, A. (1988). *El Café: de la aparcería al capitalismo*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- ❖ Malamud, C. (1992). *América Latina, siglo XX la búsqueda de la democracia*. Madrid: Síntesis S.A.

- ❖ Mayor Mora, A. (1989). Historia de la industria colombiana. En Á. Tirado Mejía, Nueva Historia de Colombia (págs. 333-356). Bogotá: Editorial Planeta.
- ❖ Mayor Mora, A. (1989). Historia de la industria colombiana, 1886 - 1930. En Á. Tirado Mejía, Nueva historia de Colombia (págs. 333-356). Bogotá: Editorial Planeta.
- ❖ Miranda, F. (2005). La Prensa. En M. Francisco, Técnicas de investigación para historiadores. Las fuentes de la historia (págs. 305 - 341). Madrid: Síntesis.
- ❖ Mora, H. (1939). Compendio Histórico del Magdalena. Sociedad Geográfica de Colombia, 1 - 14.
- ❖ Museo Nacional. (s.f.). Museo Nacional. Obtenido de Río Magdalena: <https://www.museonacional.gov.co/sitio/magdalena/magdario.html>
- ❖ Ocampo, J. A. (1987). Historia económica de Colombia. Bogotá: Siglo Veintiuno Editores.
- ❖ Ocampo, J. A. (2007). La formación de la economía moderna desde 1930. Gran enciclopedia de Colombia El Tiempo, 123 - 172.
- ❖ Otero Bahamón, S. (2009). ¿Qué esconde el asfalto? La política de los medios de transportes y el proceso de formación del Estado. Controversia, 164 - 211.
- ❖ Pachón, Á., & Ramírez, M. T. (2006). La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX. Bogotá: Fondo de Cultura Económica.
- ❖ Palacios, M. (2003). Entre la legitimidad y la violencia, Colombia, 1875 - 1994. Bogotá: Banco de la República.
- ❖ Pons, A. (2013). El desorden digital. Guía para historiadores y humanistas. Madrid: Siglo XXI.
- ❖ Regalado de Hurtado, L. (2010). La historiografía decimonónica. En L. Regalado de Hurtado, Historiografía occidental. Un tránsito por los predios de Clío (págs. 199 - 230). Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- ❖ Restrepo, A. (2013). Tesis de Historia. Regulación y fomento de la industrialización por la Asamblea Departamental de Antioquia. Aspectos de un proceso, 1980 - 1930. Medellín: Universidad de Antioquia.
- ❖ Salvat Martínez, G., & Serrano, V. (2011). El rol de las TIC en los cambios sociales, políticos y culturales de la Sociedad de la Información. En G. Salvat

Martínez, & V. Serrano, La revolución digital y la sociedad de la información (págs. 37 - 59). Zamora: Comunicación Social Ediciones y Publicaciones.

- ❖ Sanín, J. A. (2008). Desarrollo del transporte en Colombia 1492 - 2007. Bogotá: Ministerio del Transporte.
- ❖ Segovia, R. (2017). Tajamares de Bocas de Ceniza. Credencial Historia, banrepcultura.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-116/tajamares-de-bocas-de-ceniza.
- ❖ Stoler, A. L. (2010). Archivos coloniales y el arte de gobernar. *Revista Colombiana de Antropología*, 465 - 496.
- ❖ Zarama Rincón, R. I. (2016). Historia del Ferrocarril de Nariño. *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas*, 87 - 103.