

**LOS FERROCARRILES EN COLOMBIA  
EL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA:  
INICIOS Y FINAL DE UNA EMPRESA HEROICA**



Fuente: BETANCUR, Belisario. ZULUAGA, Conrado *El tren y sus gentes:...* Bogotá, 1995.

<b>Presentado por:</b>	Felipe Carrillo	200410491
	Mauricio Hurtado	200413790
	Juan Camilo Ibarra	200416010
	Lina Peñuela	200411462

*“Para unos era la única alternativa para llegar a la ciudad, para otros era símbolo de progreso, para muchos era sinónimo de vacaciones y paseo. El viaje en tren era una experiencia única...”*

El tren y sus gentes: Los ferrocarriles en Colombia.  
Presentación, Gilberto Gómez Arango.

## ***Introducción:***

Durante la historia de Colombia, han existido muchos hitos que han cambiado tanto la forma de pensar como de vivir de sus pobladores. Muchos de estos hitos se deben a avances tecnológicos introducidos en cierta época específica principalmente a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, donde la explosión de invenciones y nuevas tecnologías invaden todas las zonas del planeta y Colombia no es la excepción a estos cambios. Una muestra de ello son los trenes, que aunque en algún momento fueron esqueleto de un pasado prometedor y lleno de esperanza, hoy en día viven como un recuerdo que formó parte fundamental de la historia de nuestro país.

El tren ha sido parte importante a través de nuestra historia, no solo como un desarrollo económico en su época de auge; sino que también ha sido parte de historias políticas, sociales y en especial de una cultura que vio más cercana la posibilidad del progreso.

Aquellos que fueron partícipes con sus manos, su esfuerzo, su cansancio, su empeño y todos aquellos que algún día soñaron con un país mejor, son aquellos que vieron en aquella máquina imponente la ilusión prometedora del progreso. El tren encerró desde su nacimiento sueños de niños llegando a ser maquinistas de la mejor locomotora, el trabajo de ingenieros extranjeros y artesanos colombianos que día a día con sus fuerzas fueron creando lo que para algunos se denominaba el “Caballo de Hierro”.

Y fue así como paso a paso el tren fue formando parte de la cotidianidad de un país en desarrollo, las canciones, las discusiones y comentarios que llegaban a la región estaban cargados de sonidos de locomotoras, el comercio, los paseos, la literatura que nacía en el realismo mágico entre otros, fue la muestra de un mundo inconcebible sin trenes, como lo es hoy en día un mundo inconcebible sin computadoras.

El desarrollo de esta tecnología y su relación reciproca con la exportación del café, símbolo posterior en el exterior de Colombia, en la zona Antioqueña, genera un punto de partida

para contar la historia del desarrollo económico y tecnológico que aconteció en esta zona en la época de la intrusión del ferrocarril; de cómo el modelo social de la época esculpió la forma de esta tecnología en su período de auge, y como ella misma fue la causa de su desaparición.

El estudio de la situación tanto nacional como local existente a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, nos enmarca en el estudio de la aparición de la necesidad de la implantación de una tecnología tan nueva y costosa en infraestructura para el desarrollo posterior del país, de porqué se escogieron las vías que se escogieron, como fue su desarrollo y al final, como tema central del estudio, porqué, si en su periodo de auge fue visto como imprescindible, en la actualidad, el tren no es más que un recuerdo vago de una época en que todo se enfrascaba alrededor del “caballo de hierro”.

Proponemos el estudio de dos marcos socio-culturales principales en la historia del ferrocarril de Antioquia: el primero Nacional y el segundo local. Estos marcos nos introducen en el estudio social del mismo: de como la sociedad modela y genera las necesidades de implantación de la tecnología, y como esta en contraposición, también cambia la sociedad y genera varios tipos de sub-culturas alrededor suyo.

### ***Colombia en el siglo XIX***

Geográficamente Colombia es un país que al encontrarse en la zona ecuatorial, tiene una configuración climática tropical, lo que se destaca en la existencia de espesas selvas y bosques con gran abundancia de vegetación y animales exóticos. Tiene una configuración montañosa en el eje central de su geografía, donde se encuentra la región andina del país: zona donde se localiza la capital Bogotá, así como la mayor parte de su población y su desarrollo comercial e industrial. Además posee un eje natural Norte-Sur constituido por los valles del río Magdalena y Cauca, los cuales han determinado la composición urbana y rural, además de su estructura vial. El río Magdalena fue la vía comercial por excelencia hasta las primeras décadas del siglo XX por su navegabilidad a vapor en su parte baja y media, acceso al mar y curso por las cordilleras donde se concentró la mayor parte de la población.

A principios del siglo XIX, el país se encontraba en un ambiente de guerra por su independencia, finalmente lograda con la batalla de Boyacá el 7 de Agosto de 1819, creando la República de Colombia. La población colombiana comenzaba subsistir en un país sin esclavitud y libre de la opresión de la corona española. En un país en crecimiento, las necesidades de comunicación entre poblaciones y la unidad nacional, no se ven como objetivo primordial: “El escaso volumen del tráfico no estimulaba el mejoramiento o la apertura de vías de comunicación, mientras que la ausencia y mala calidad de estas, reforzaba la tendencia de cada zona a producir dentro de sí misma la mayoría de productos que podía consumir”.<sup>1</sup>

A mediados de siglo, la visión de los precursores de la patria proponen los antecedentes para la configuración vial del país. Durante aquella época, se amplían las fronteras regionales, se generaliza la colonización interna con la fundación de nuevos pueblos, y se establecen las primeras economías de exportación del país. Con la especialización regional que comienza a nacer, el auge cafetero, la producción de añil, los sombreros y cueros del Tolima y de una parte de Cundinamarca y Antioquia, se dinamiza la navegación del alto Magdalena. En este momento de la historia, se vislumbra la necesidad de comunicación entre Antioquia y Santander y el río Magdalena a través de caminos y trechos ferroviarios. Estas zonas necesitan en esa época una salida al mar para la exportación de productos como oro, café, quina, tabaco, sombreros y otros.

Las bonanzas exportadoras a mediados de siglo, tabaco (1854-1877), algodón (1862-1870), índigo (1868-1870) y la chinchona o chimohilla o más conocida como quina (1869-1882), jalonaron una red importante de vías hacia el río Magdalena. Estas vías constituidas por caminos y trechos de ferrocarril, comienzan a atraer el interés nacional, especialmente estos últimos.<sup>2</sup> La realidad económica del país era evidente. Nuevos auges de exportación y productos que cada vez ganaron más terreno en el ámbito internacional, condujeron a que

---

<sup>1</sup> MORALES Jorge, *Por los Caminos del Piedemonte*. Bogotá, 2000. Uniandes.

<sup>2</sup> SALAZAR Montoya, Jaime. *De la mula al camión...* Bogotá, 2000.

nuevas rutas de comercio se establecieran marcando profundamente la periferia de los lugares donde se establecían.

### ***Antioquia, tierra de sueños y pujanza.***

A partir de la realidad económica del país, se comenzó la construcción de varias vías ferroviarias cuya influencia en la sociedad fue significativa en todo el territorio nacional. El significado del ferrocarril de Antioquia en la historia nacional genera muchos estudios tanto técnicos como sociales de diferentes magnitudes y enfoques que explican como se convirtió en una “empresa heroica”, como lo llama en su libro Roberto Tisnés y Heriberto Zapata.

La época de construcción del ferrocarril constituye una interesante explicación de la necesidad de comunicación y unión nacional que planteaba el advenimiento de un proyecto de semejantes magnitudes y con costos bastantes elevados. El país se encontraba en proyección de ser una nación soberana sin el yugo de España tras la declaración de independencia de 1810, con 9 estados soberanos muchos de ellos con guerras civiles internas y que con la ayuda de dirigentes visionarios, comenzaron a consolidar la unión nacional y la idea de república.

En la historia de Antioquia, existen personajes que moldearon la situación para la llegada del ferrocarril, además de la creación de la mentalidad pujante de la región. Uno de estos personajes es el Señor Pedro Justo Berrío, gobernador de Antioquia durante el periodo comprendido entre 1865 y 1873. Durante su gobierno, se crearon la casa de la moneda de Medellín en 1867, la primera línea telegráfica entre Medellín y Manizales y Medellín y Rionegro, importante avance debido a que el telégrafo que era de propiedad del estado de Antioquia quienes junto con el estado de Panamá, eran los únicos con telégrafos propios, los demás eran nacionales. Otro de los orgullos Antioqueños en la época, era el nivel educativo en sus habitantes, donde 1 de cada 17 asistían a un establecimiento educativo, comparado con 1 de cada 49 en el estado de Cundinamarca. La creación del Banco de Antioquia en 1873 y la construcción de un camino carretero entre Medellín y Murillo, también fueron obras creadas en el gobierno de Berrío.

Cabe mencionar que el no fue el único personaje importante para el desarrollo de la zona. Antes de Berrío, Mariano Ospina Rodríguez, gobernador del estado en 1854, planteaba la necesidad de vías que conectaran la capital, Medellín, con un río navegable por medio de “caminos de ruedas”, que desafortunadamente por la inviabilidad del proyecto y la imposibilidad de empréstitos extranjeros, solo quedarían en caminos de herradura. Además, presentó dos ordenanzas guiadas a la construcción de vías de comunicación. La primera, Ordenanza 7 para un estudio de la mejor ruta entre Medellín y los ríos Atrato, Cauca o Magdalena por un valor de \$8.000 y la ordenanza 20 para la construcción de un camino carretero a Barbosa por \$150.000. Desafortunadamente ninguno de los proyectos fue llevado a cabo debido a la situación fiscal presente.

Ya para 1874, la situación del estado soberano de Antioquia, constituido por 6 departamentos con capital Medellín, generaba la necesidad de la construcción de un ferrocarril con salida al río más importante de la época para el comercio internacional: el río Magdalena. En cuanto a la situación social, en la zona existía una seguridad de campos y caminos absoluta, con robo de ganado nulo, no delincuencia infantil y hogares patriarcales solidamente constituidos. Su situación económica era buena, basada en la minería principalmente, con una participación muy baja de la agricultura y la ganadería debido al estado de atraso alarmante en la que se encontraban.

La minería, constituía la base económica sólida en la que se encontraba el estado, quien era el primer productor nacional de Oro con una participación de \$1'809.554 y \$330.795 en Plata. En 1872 existían 680 minas con una participación de \$2'500.000 entre Oro y Plata. En 1874 se crea la Compañía minera de Antioquia, con centros mineros en Zaragoza y Titibirí. Una parte del Oro explotado era destinado a la casa de la moneda, y la mayor parte era exportada.<sup>3</sup>

La agricultura en esta época, era principalmente empírica, no se utilizaban fertilizantes lo que ayudo a mitad de siglo, a que una plaga acabara con los cacaotales, situación notable que hundió un poco más la ya demacrada economía rural de la región. La producción de la

---

<sup>3</sup> TISNÉS, Roberto. ZAPATA, Heriberto. *El Ferrocarril de Antioquia...* Medellín, 1980.

zona era de 666.668 cargas de maíz, 151.602 de panela, 11.602 de trigo, 566 de cacao, 5.705 de arroz, 533 de café y por ultimo cultivos de añil que fueron el sustituto del cacao. Es interesante en este punto el observar que el café es el producto de menos salida en el mercado, lo que genera una pregunta de cómo fue que llego a ser uno de los símbolos más significativos internacionalmente de Colombia más adelante. En esa época, ya Javier Cisneros, ingeniero responsable de la construcción del Ferrocarril de Antioquia, vislumbra la importancia del café para la exportación nacional: *“El café es una de esas cosa que están destinadas a cambiar el aspecto de Antioquia porque en ella hay una abundancia de tierras excelentes para su cultivo”*.<sup>4</sup>

En cuanto a ganadería, al igual que con la agricultura, era una empresa principalmente empírica, con una industria lechera y de sus derivados rústica. La geografía selvática de la zona es la explicación del tamaño de los hatos ganaderos, 360.014 cabezas de ganado para la época. El comercio Antioqueño, estaba representado por la exportación de Oro y plata (\$1'867.843), sombreros (\$100.000) y cueros (\$72.000) y las importaciones representadas en \$1'560.604 pesos. El principal comercio existente era con Gran Bretaña, Francia y Alemania.

Su situación fiscal se representaba en un déficit de gastos de 366.775 contra una renta de licores e impuestos de 355.144. Con respecto a la deuda con el estado, Antioquia era el estado más endeudado, pero también cumplía sus compromisos con puntualidad y gozaba de buen crédito.<sup>5</sup>

### ***El ferrocarril de Antioquia***

El desarrollo del ferrocarril de Antioquia fue un trabajo en conjunto y multinacional. La sociedad deja de convertirse en una para pasar a ser varias reunidas en un mismo espacio bajo un mismo propósito. Estados Unidos, Perú, Cuba, entre otros que si bien estuvieron ahí no jugaron un papel importante en la construcción de la ferrovía, se unieron a Colombia en un intento de crear una ruta comercial que fuera lo suficientemente atractiva, para que la

---

<sup>4</sup> TISNÉS, Roberto. ZAPATA, Heriberto. *El Ferrocarril de Antioquia...* Medellín, 1980.

<sup>5</sup> TISNÉS, Roberto. ZAPATA, Heriberto. *El Ferrocarril de Antioquia...* Medellín, 1980.

industria, el comercio y en general la economía nacional se vieran favorecidas y contribuyeran de cierto modo al posterior desarrollo de un complejo sistema de crecimiento a favor de la sociedad colombiana de ese entonces.

Es impresionante encontrar como el departamento de Antioquia brindó una contribución en mano de obra hacia la empresa que poseía la concesión de la construcción de la ferrovía, pues se hizo cargo de manera eficiente de parte población carcelera que existía en ese entonces en el país. Así, podemos encontrar que no solo el comando multinacional que se nombró anteriormente era el que lideraba en mayoría la construcción general de la obra, sino que las personas que en realidad se encontraban en la zona labrando la vía fueron los que crearon un ambiente para si mismos modificando el existente en la época. La influencia presidiaria circundante en ese entonces, fue la verdadera forjadora de la cultura existente hoy en día en la región.

Detrás de la buena cara del gobierno hacia el advenimiento de una mejora para una región parcialmente aislada del país, se deslumbraban los intereses de particulares por los jugosos contratos que se generarían pues la región sin un medio de comunicación como este ya era un punto neurálgico en cuanto a la extracción de minerales que poseían gran valor en el mercado internacional. El carbón jugó un factor fundamental a la hora de la decisión final de construir o no el llamado Ferrocarril de Antioquia, pues las compañías que lo explotaban brindaron aportes importantes que lo desarrollaron y permitieron finalmente que su manutención se pudiera dar.

La empresa del ferrocarril Antioqueño comienza oficialmente el 14 de febrero de 1874 con a firma del contrato para la construcción de una vía ferroviaria que comunicaría a Medellín y Puerto Berrío. Sin embargo, la construcción del primer riel de llevo a cabo el 29 de Octubre de 1875, debido a los brotes de revolución en la costa Atlántica a mediados de Julio, que paralizó la navegación por el río Magdalena y de paso la entrada de los materiales necesarios para la construcción de la vía. La primera carga de materiales llegó a Berrío el 20 de julio de 1875 y el 7 de mayo de 1876, llegó la primera locomotora.





Fuente: BETANCUR, Belisario. ZULUAGA, Conrado *El tren y sus gentes: ...Bogotá, 1995.*

La innovación en el sistema de transporte permitió aliviarle la carga a campesinos que tardaban una semana o más para transportar sus cosechas y es que no solo salía más rápido transportar una carga por tren sino que también salía más económico, por ejemplo transportar un piano por tierra duraba aproximadamente veinte días de Nare a Medellín con un costo de 265 pesos oro, mientras que por tierra llegaba el mismo día y costaba 8,4 pesos oro,<sup>6</sup> el sistema de comunicación del país se transformaba día y noche permitiendo conocer diferentes culturas y productos variados de distintas zonas, cada estación era reconocida por una especialidad. Por otro lado la economía se vio altamente favorecida debido al movimiento comercial creciente que a parte de exportar, movilizar e importar, creaba en cada estación fondas y sitios de comercio e intercambio; las personas tenían un medio de transporte efectivo que permitía mayor turismo.

En Medellín llega como a muchos de los lugares de nuestro país El Tren del Progreso: una gran locomotora jadeante que consumía cientos y cientos de kilómetros diarios, llevando a cuestas mercancías y sueños de progreso económico para la región. A pesar de todas las

---

<sup>6</sup> BETANCUR, Belisario. ZULUAGA, Conrado *El tren y sus gentes: ...Bogotá, 1995.*

cosas buenas que el tren encerraba, fue difícil que las personas confiaran en la máquina; era aterrador ver llegar un monstruo resonante y de gran tamaño a la región y era difícil creer que un artefacto creado por el hombre superara la naturaleza divina.

El temor por parte de sus benefactores para la aceptación del tren, se ve reflejada en una pequeña historia que cuenta como la Locomotora número uno que recorría la línea de Medellín, era en realidad la número dos; debido a que la primera se había accidentado cayendo a un desfiladero, y para evitar el pánico, se había pintado la número dos como número uno, historia que salió a la luz, después de 100 años.



Fuente: BETANCUR, Belisario. ZULUAGA, Conrado *El tren y sus gentes:...*Bogotá, 1995.

Pero a pesar de las adversidades, la geografía colombiana, las crisis económicas, las guerras civiles y la falta de confianza, el tren tomaba más y más admiración por parte de los que veían su labor y hacía parte importante de la cultura de todo un país como en la literatura, la historia y las canciones como *Fundación* de Rafael Escalona. Su llegada inspira a una estirpe de escritores quienes reflejan la inclusión de esta tecnología y como cambia la forma de pensar de la gente en forma de novelas colombianas como *Cien años de Soledad* de Gabriel García Márquez, *El viaje* de Álvaro Mutis, y *Fantasia en sol mayor* de León de Greiff, entre otros.

El tren también hace parte de un país herido por la violencia y múltiples discusiones que defienden un interés. Hace parte de un país que a pesar de haber pensado en hacer los primeros rieles en oro, por que era más abundante que el hierro, llegó a ser pobre tras

distintas guerras civiles. Un país olvidadizo que comete los mismos errores y con desinterés ve lo que un día fue imponente como algo insignificante y pequeño.

El ferrocarril de Antioquia, hace parte de la historia Colombiana en un punto álgido en su desarrollo económico. Como ya hemos visto, el primer objetivo de las vías era la masificación y mejoramiento de la economía minera presente en la zona. El crecimiento del tren, y la visión de los gobernantes para el cultivo del café, permitió que este último comenzara a crecer y comenzara a darle una razón de ser más al ferrocarril de Antioquia. Vemos en este punto como el tren es quien ayuda a que la región se convierta en una de las más rentables del país, gracias al comercio exterior del café, producto con gran aceptación extranjera y uno de los ejemplos más claros de la política de especialización regional.

En 1912, las vías férreas se orientan para comunicar los centros urbanos importantes con los puertos fluviales y marítimos principales. Bogotá, Medellín y Cartagena, tienen vía férrea al Magdalena. Los ferrocarriles toman fuerza en 1920 con la construcción de nuevas vías y la creación de redes regionales de ferrocarriles. Las vías ferroviarias nacionales se unen en 1941 con el empalme del ferrocarril de Antioquia y el del Pacífico, y la terminación del Ferrocarril del Atlántico con el recorrido La Dorada-Fundación-Santa Marta en 1961.

### ***La Salida del Tren de la Realidad Nacional***

La historia de los ferrocarriles en Antioquia, tiene un desarrollo paralelo al de todas las vías nacionales. En el caso específico Antioquia, el desarrollo del comercio cafetero influyo en la construcción de las vías ferroviarias en la región, pero tenían un problema: el café y la minería no se producía al lado de las vías del tren, así que se comenzó la construcción de una red de carreteras que llevaran tanto la producción agrícola como minera a las estaciones del tren. Esta economía cafetera, junto con la producción de oro, el incremento de las exportaciones y el despegue inicial de la industrialización, fueron al tiempo la causa y el efecto de la línea ferroviaria que llegaba al Magdalena y la configuración de la red de carreteras, que en un principio, estaban pensadas para apoyar al tren.

A pesar de las esperanzas, el trabajo y la confianza que comenzó a depositar la gente en el tren del progreso, las diferentes guerras políticas y sociales perjudicaron tanto la continuación de las obras en la telaraña metálica como los bienes adquiridos; en la guerra de Los Mil Días a parte de la suspensión durante tres años del servicio férreo, fueron incendiados algunos vagones y con la misma suerte corrieron las estaciones y las vías que poco a poco estaban siendo destruidas, levantadas y demolidas.

Se crearon métodos y estrategias para recuperar el tren y tras una Colombia empobrecida por guerras devastadoras, llegó la indemnización de Panamá el 7 de Agosto de 1922. Una parte fue dedicada a la construcción del Banco de la República y la otra parte, la mayoría, fue dedicada a la recuperación de las vías ferroviarias durante el mandato de Rafael Reyes, entre 1905 y 1960. Pero a pesar de esto y del desarrollo acelerado de las vías férreas en otros países, en la década de los 30 se le otorga prioridad a la construcción de carreteras, disminuyendo en un 86% la inversión en el transporte férreo.

En 1934, comienza a verse el déficit del ferrocarril de Antioquia con la Huelga del sindicato del ferrocarril quienes tenían 63 peticiones. En 1947, se repite la huelga. Las carreteras construidas en un principio para apoyar el tren, comienza poco a poco a constituirse en una amenaza para su supervivencia. El transporte de carga en Colombia tiene una época de auge que se muestra a continuación.

	Crecimiento Porcentual		Participación Nacional (%)		
	1947	1959	1947	1959	1976
<b>Ferrocarril</b>	47	35	32	17	6
<b>Carretera</b>	367	367	36	58	73
<b>Fluvial</b>	145	231	29	24	20
<b>Aéreo</b>	-5	160	3	1	1

100	100	100
-----	-----	-----

Tabla 1.<sup>7</sup>

Como vemos en la tabla, el ferrocarril comienza a tener competencia fuerte por parte de otros medios de transporte, batalla que pierde por alto margen. La preponderancia de carreteras entre 1930 y 1950, genera una fuerte competencia entre medios de transporte y una guerra de tarifas. La compra por parte del ferrocarril de Antioquia en 1951 de dos locomotoras Diesel Austriacas, que luego tuvo que vender a Ferrocarriles Nacionales en 1956, generó una deuda de U\$26.580, lo que comenzó a hacer tambalear la estabilidad económica de la empresa. Otra de las estocadas que dieron muerte lenta al tren, fue la construcción del Oleoducto Puerto Berrío-Medellín, ya que antes, el petróleo se transportaba por tren. Finalmente, en el año de 1961 se da por finalizada la gran Empresa del Ferrocarril de Antioquia.<sup>8</sup>

Las razones antes mencionadas no fueron las únicas que acabaron con la empresa ferroviaria tanto nacional como antioqueña. Otros aspectos ayudaron mucho para el déficit de los ferrocarriles.

La no planeación de las vías con criterio de integración nacional, hizo que se desarrollara la construcción de dos tipos de vías con diferente anchura, unas vías medidas en metros, y otras en yardas. No se supo de la importancia económica del ferrocarril. La buena explotación económica se obtiene cuando se movilizan cargas de importación y exportación a grandes distancias, lo que no ocurría en las vías nacionales, además que no se tuvo en cuenta que en la mayoría de los países, se produce un déficit debido a la explotación de los ferrocarriles. Todos estos aspectos en cuanto a la planeación de su construcción, contribuyeron en gran parte a su posterior desaparición.

Existen además, cuatro aspectos importantes en la implantación del servicio que ayudaron a su desaparición:

- a) *Mantenimiento*: La configuración geográfica de Colombia, hace que las vías tengan grandes pendientes y curvas de estrecho radio, las cuales, requieren de frecuentes

<sup>7</sup> LATORRE, Emilio. *Transporte y crecimiento...* Bogotá, 1986.

<sup>8</sup> TISNÉS, Roberto. ZAPATA, Heriberto. *El Ferrocarril de Antioquia...* Medellín, 1980.

cambios de rieles, traviesas y balasto. La mala conservación de la vía, dificultaba el transporte y no permitía el cumplimiento de itinerarios.

- b) *El Equipo*: El material rodante estaba a cargo de personal de escasa preparación técnica y alto costo de mantenimiento. Se retiraban locomotoras del servicio por falta de repuestos y la organización de los talleres era muy deficiente.
- c) *Los Trabajadores*: Se empleaban más del doble de personal por kilómetro que empleaban los ferrocarriles norteamericanos, se pagaba por tiempo y no por recorrido, además, que se reconocía salario extra en horas de la noche.
- d) *Mal Servicio*. Los usuarios se quejaban de la demora en las entregas y de la incomodidad de tener que dirigirse a la estación del tren a recibir sus encomiendas.

La existencia de estos cuatro aspectos durante el desarrollo del ferrocarril en Colombia, junto con los aspectos de planeación, ayudaron al deceso del ferrocarril.

Otro aspecto no mencionado antes, es que en Colombia, el automotor tiene todas las de ganar frente al ferrocarril. Las Empresas férreas, al determinar tarifas, tienen que tomar en cuenta la conservación de la vía y la reposición del equipo, mientras que el estado, construye las carreteras y las conserva. Además, y como uno de los puntos más atractivos para el cliente, es que el camión lleva la carga puerta a puerta, y el servicio es más rápido, a pesar de no ser más seguro. Para la supervivencia del ferrocarril, se debió planear una interdependencia entre modos de transporte, y no una guerra de tarifas, para que cada uno tenga su propia demanda.

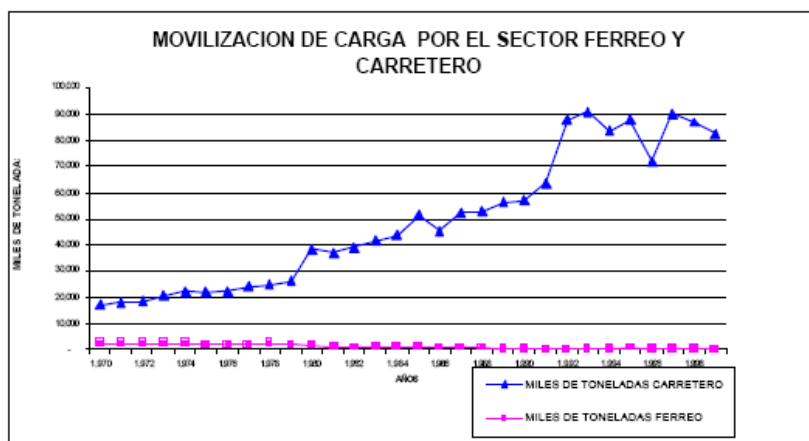
Después del tren de Antioquia, la empresa ferroviaria nacional comenzó también a decaer. Hacia la década de los setenta cuando se estaba recuperando la inversión en las vías férreas, el deterioro del sistema, la utilización de otros medios de transporte para carga, el desbordamiento del río Cauca en 1972, la mala administración, las tarifas altas y demás factores, hicieron de un imponente tren, un frágil sistema necesitado de reestructuraciones. En 1988 mediante la Ley 21 se da paso a la creación de la Empresa Colombiana de Vías Férreas (Ferrovías) con el fin de modernizar y mantener las vías y las Sociedades de Transporte Ferroviario (STF) que existieron hasta 1999 y eran las encargadas de manejar el

préstamo de servicio comercial del tren; y finalmente el Fondo de Pasivo Social de los Ferrocarriles Nacionales el cual manejaba las pensiones, prestaciones e indemnizaciones de los trabajadores.<sup>9</sup>

En la parte económica se puede ver que el tren no cumplía con algunas demandas del consumidor como lo son la velocidad, su baja capacidad de carga, su deterioro y demás factores que no permitieron que este medio de transporte estuviese actualizado para las aperturas económicas que se comenzaron a dar. Las inversiones y la movilización de la carga en los sectores carretero y ferroviario, empezaron a diferenciarse notablemente, como se muestra en las gráficas a continuación.<sup>10</sup>



Fuente: Ministerio de Transporte



Fuente: Ministerio de Transporte

Finalmente tras distintos golpes sindicalistas y desacuerdos múltiples el tren decae y se vuelve un medio de transporte olvidado y lleno de nostalgia, donde los juegos de niños

<sup>9</sup> [http://www.contraloriagen.gov.co/cdinfraestructura/contenido/WordPro\\_ferroviano.pdf](http://www.contraloriagen.gov.co/cdinfraestructura/contenido/WordPro_ferroviano.pdf)

<sup>10</sup> [http://www.contraloriagen.gov.co/cdinfraestructura/contenido/WordPro\\_ferroviano.pdf](http://www.contraloriagen.gov.co/cdinfraestructura/contenido/WordPro_ferroviano.pdf)

dejan aquel trencito de juguete tras el sueño de ser maquinista y donde las canciones y poemas no dejan mas que un recuerdo del imponente tren de alguna época lejana y como dice Juan Manuel Santos: *“Podríamos alcanzar otro triste record universal: ser el único país capaz de matar el tren”*.<sup>11</sup>

El caballo de hierro en la actualidad cumple una función meramente económica y sólo suena en la Guajira, transportando toneladas de carbón que son el sustento de miles de hogares. De la gigantesca red de mas de 3600 kilómetros a quedado reducida a tan solo 190 kilómetros pertenecientes a las minas de Carbón del Cerrejón.

Intentos de recuperar la cultura del tren, se ven reflejados en la nueva apertura del tren de la Sabana en Cundinamarca, como una fuente de ingresos para el gobierno distrital en cuanto a la creación de una atracción turística en la capital.

---

<sup>11</sup> BETANCUR, Belisario. ZULUAGA, Conrado *El tren y sus gentes:...*Bogotá, 1995.



## **Conclusión**

*La historia de un tren inglés  
que a la región embrujaba  
y en esa mula de hierro,  
con otros cuentos soñaba.  
Pa' mi abuelo fue el progreso  
que la carga le aliviaba  
y en esa mula de hierro  
con otros tiempos soñaba.*

(“**Los buenos tiempos**”- Carlos Vives)

En la canción de Carlos Vives se muestra la historia resumida de lo que el tren significó para Colombia, el sueño de buenos tiempos, la llegada del tren ante los intereses comerciales de Inglaterra y el desarrollo de un país que se acercaba al estilo europeo, tan añorado y tan lejano.

La historia del tren en Colombia, se muestra como una empresa de pujanza del pueblo, con necesidades específicas que fueron suplidas con la implantación de tecnología de punta; pero que debido a la falta de planeación en un marco global, y diferentes acontecimientos sociales, culturales y económicos; conllevó a la desaparición casi por completo de la misma tecnología, que algún día, hizo soñar a nuestros abuelos con mejores tiempos.



**Bibliografía:**

- BETANCUR CUARTAS, Belisario, ZULUAGA OSORIO, Conrado *El tren y sus gentes: los ferrocarriles en Colombia*, Primera Edición, Noviembre de 1995. El Navegante de Editores.
- BRAVO, José María. *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*. 14 de Febrero de 1974. Medellín. Multigráficas Ltda..
- CRUZ SANTOS, Abel. *Por Caminos de Tierra, Mar y Aire: Evolución del Transporte en Colombia*. 1973, Segunda Edición. Bogotá. Editorial Kelly.
- FERROCARRILES Nacionales de Colombia, *Ferrocarril del Atlántico*. 1961. Bogotá. Editorial Plazas & Perry.
- LATORRE, Emilio. *Transporte y Crecimiento regional en Colombia*. 1986, Bogotá. CIDER-Uniandes.
- MEJÍA SANABRIA, Carlos Alberto, “*Ferrocarriles colombianos en el siglo XIX*”. Ferrocarriles. Revista Credencial Historia. Edición No. 102, Bogotá. 1998
- PEÑUELA, Alirio , Cuentas Nacionales, DANE, 7 de Febrero de 2004.
- SALAZAR MONTOYA, Jaime. *De la mula al camión: Apuntes para una historia del transporte en Colombia*. Junio 2002, 1ra Edición. Bogotá. Tercer Mundo Editores.
- TIRADO MEJIA, Alvaro, *Introducción a la historia económica de Colombia*, Decimoquinta edición, Bogotá 1988. El Ancora de Editores.
- TISNÉS, Roberto. ZAPATA, Heriberto. *El Ferrocarril de Antioquia: Historia de una empresa heroica*. Octubre 1980. Medellín. Imprenta Departamental de Antioquia.
- ZULETA JARAMILLO, Luis Alberto, *Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia?*, Primera Edición, Mayo de 2001.
- <http://www.sci.org.co/updown/ferroca.pdf>, *Situación Actual Y Futuro De Los Ferrocarriles En Colombia*, Sociedad Colombiana de Ingenieros. Visitada el 7 de Febrero de 2003 a las 11:01 a.m.
- <http://www.lablaa.org/blaavirtual/credencial/10201.htm>, *Centenario de un pionero del desarrollo: El ingeniero Francisco Javier Cisneros 1836 – 1898*. MAYOR MORA, Alberto. Visitada el 7 de Febrero de 2003 a las 11:00 a.m.

- <http://www.lablaa.org/blaavirtual/credencial/10202.htm>, *Centenario de un pionero del desarrollo: El ingeniero Francisco Javier Cisneros 1836 – 1898*. MAYOR MORA, Alberto. Visitada el 7 de Febrero de 2003 a las 11:00 a.m.
- <http://www.lablaa.org/blaavirtual/credencial/10203.htm>, *El ferrocarril de Amagá: Desarrollo de la ingeniería antioqueña*, MOLINA LONDOÑO, Luis Fernando. Visitada el 7 de Febrero de 2003 a las 11:03 a.m.
- <http://www.lablaa.org/blaavirtual/credencial/116ferrocarril.htm>, *El ferrocarril del Atlántico*, SANCLEMENTE, Carlos. Visitada el 7 de Febrero de 2003 a las 11:07 a.m.
- <http://www.lablaa.org/blaavirtual/letra-p2/panam/panam1.htm>, *El Ferrocarril de Panamá*, LEMAITRE Eduardo. Visitada el 7 de Febrero de 2003 a las 11:09 a.m.
- <http://www.banrep.gov.co/blaavirtual/letra-c/cisneros/1.pdf>, *Francisco Javier Cisneros: El que comunicó con carriles las Comarcas*. LOZANO, Pilar. Visitada el 7 de Febrero de 2003 a las 1:09 p.m.