

EL PROYECTO DEL FERROCARRIL DE SANTANDER 1870 - 1905

LEIDY YOHANNA JEREZ TORRES

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE HISTORIA
BUCARAMANGA
2010**

EL PROYECTO DEL FERROCARRIL DE SANTANDER 1870 - 1905

LEIDY YOHANNA JEREZ TORRES

Trabajo de grado para optar por el Título de Historiadora

Director

WILLIAM BUENDÍA ACEVEDO

Magíster en Historia

UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

ESCUELA DE HISTORIA

BUCARAMANGA

2010

DEDICATORIA

A Marina Gómez de Jerez por su amor, comprensión y paciencia

A Hernán Jerez Gómez por su apoyo incondicional

A mi hermana Jenifer por su lealtad

A Jhonn por su adorable compañía

Y Por supuesto a mis padres: Patricia y Orlando.

TABLA DE CONTENIDO

	PÁG.
INTRODUCCION	13
1. LOS ORÍGENES DEL PROYECTO (1870-1882)	17
1.1 LOS MEDIOS DE TRANSPORTE COMO PROBLEMA NACIONAL	17
1.2 EL ESTADO SOBERANO DE SANTANDER EN LA DÉCADA DEL 70 DEL SIGLO XIX	26
1.3 EL CONTRATO CON ROBERTO AUGUSTO JOY	32
1.4 EL CONTRATO CON LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE COLOMBIA LTDA.	36
1.5 EL CONTRATO ENTRE EL ESTADO SOBERANO DE SANTANDER Y EL GOBIERNO NACIONAL	38
2. LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE SANTANDER (1883-1899)	49
2.1 CONSTITUCIÓN DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL	49
2.2 UNA “NUEVA ESPERANZA”	58
2.3 OCASO DE FIN DE SIGLO	63
2.4 “LOS BRAZOS DE LA ESPERANZA”	68
2.4.1 Servicios	71
2.4.1.1 Alimentación.	72
2.4.1.2 Hospital y Botica.	74
2.4.1.3 Organización.	74
3. DE LA GUERRA DE LOS MIL DÍAS AL GOBIERNO DE REYES (1900-1905)	79
3.1 LAS CAUSAS DE LA GUERRA EN SANTANDER	79
3.2 CARACTERÍSTICAS DE LA GUERRA	81
3.3 LAS CONSECUENCIAS DE LA GUERRA	82
3.4 ¿QUÉ PASÓ CON EL FERROCARRIL DE SANTANDER?	84
3.5 EL GOBIERNO DE REYES Y LOS FERROCARRILES NACIONALES	87

4. CONCLUSIONES	94
BIBLIOGRAFIA	97

LISTA DE FIGURAS

	PÁG.
Figura 1. Divisiones geográficas en 1850	25
Figura 2. División política del Estado Soberano de Santander	27
Figura 3. Junta Directiva de la compañía del Ferrocarril de Santander	51
Figura 4. Organización y división de los empleados del ferrocarril de Santander.	75

LISTA DE TABLAS

	PÁG.
Tabla 1. División del Estado Soberano de Santander	27
Tabla 2. Socios de la Compañía del Ferrocarril de Santander	49

LISTA DE GRAFICOS

	PÁG.
Grafica 1. Número de cargas anuales de productos agrícolas del Estado Soberano de Santander.	29
Grafico 2. Población del Departamento de Soto	31

RESUMEN

TÍTULO: EL PROYECTO DEL FERROCARRIL DE SANTANDER 1870-1905*

AUTOR: LEIDY YOHANNA JEREZ TORRES**

PALABRAS CLAVE: Ferrocarriles, proyecto, etapas, economía, trabajadores, empresa.

Este trabajo pretende realizar una representación histórica del proyecto de construcción y puesta en funcionamiento del ferrocarril de Santander. El estudio se enfocó especialmente en establecer las etapas del proyecto, delimitarlas de manera cronológica de acuerdo a la información recolectada; tratando de detallar las particularidades en cada fase.

De la misma manera este trabajo tiene como finalidad, señalar las etapas del proyecto de construcción del ferrocarril y sus dificultades, identificar las condiciones de trabajo de los empleados del ferrocarril de Santander, estudiar la incidencia de la guerra de los mil días en el proceso de construcción del ferrocarril y abordar el modo como se reorientó la política nacional sobre los ferrocarriles una vez terminada la guerra entre liberales y conservadores, especialmente en el inicio de la administración de Rafael Reyes.

Estos propósitos permitieron elaborar una imagen novedosa del acontecer del proyecto económico en el que estuvieron vinculados cientos de hombres, desde dirigentes y empresarios hasta trabajadores del común.

Finalmente, el presente trabajo de investigación histórica ofrece una visión renovada de la historia económica regional y nacional, y de manera concreta sobre los proyectos de los ferrocarriles para finales del siglo XIX cuando inicia lo que se conoce como la era ferroviaria.

* Tesis de Grado

** Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Historia, Director. William Buendía Acevedo

SUMMARY

TITTLE: THE PROJECT OF THE RAILROAD OF SANTANDER 1970-1905*

AUTHOR: LEIDY YOHANNA JEREZ TORRES**

KEY WORDS: Railways, project stages, economy, workers, company.

This paper aims to conduct a historical representation of the proposed construction and operation of railway Santander. The study focused particularly on establishing the project phases, in chronological delimit agree to the information gathered, trying to detail the particularities of each phase.

These objectives allowed to develop a new image of the events of the economic project in which they were linked hundreds of men, from entrepreneurs to executives and ordinary workers.

Similarly this paper aims to call attention to the stages of the railway construction project and its difficulties, to identify the working conditions of railway employees Santander, studying the impact of the war of a thousand days in the process railway construction and address the way in which reoriented the national policy on railways after the war between liberals and conservatives, especially in the beginning of the administration of Rafael Reyes.

These objectives allowed to develop a new image of the events of the economic project in which they were linked hundreds of men, from entrepreneurs to executives and ordinary workers.

Finally, this work of historical research offers a renewed vision of regional and national economic history, and specifically on rail projects by the end of the nineteenth century began what is known as the railway age.

* Thesis of Grade

** Faculty Sciences Humanity, School History, Director. William Buendia Acevedo

INTRODUCCION

Las vías de comunicación y transporte constituyen la solución a muchas de las necesidades de un país y una región. El ideal de los transportes es conducir oportunamente con seguridad el máximo de mercancías y personas. Difícilmente puede concebirse la expansión del comercio, la banca y los servicios sin un progreso en los medios de comunicación y transporte. De allí cabe afirmar que las vías de comunicación y transporte (y su constante mejora, día tras día) hacen parte fundamental del desarrollo económico, puesto que contribuyen al ahorro de tiempo y dinero. Impulsan también el desarrollo cultural al permitir que las regiones estén comunicadas entre sí y se puedan dar intercambios de tipo económico y social.

La situación de Colombia durante el siglo XIX en materia de vías de comunicación y transporte difería notablemente del contexto actual. Las constantes guerras civiles y disputas del poder habían dificultado la consolidación de la economía nacional, la cual estuvo orientada hacia la inserción en el mercado mundial. En efecto, una serie de proyectos importantes que fueron concebidos para la extensión y fortalecimiento de los circuitos comerciales eran los ferrocarriles. El ferrocarril de Santander fue parte de una iniciativa de importantes líderes y empresarios que pretendían promover el desarrollo económico de la región que se había convertido en bastión del liberalismo político.

El tema del ferrocarril de Santander de finales del siglo XIX como objeto de estudio histórico ya había sido planteado por Manuel Bayona Sarmiento y Judith Niño, en el texto *Del Camino de Paturia al ferrocarril de Santander*¹. Sin embargo, este

¹ BAYONA Sarmiento, Manuel y NIÑO, Judith. *Del Camino de Paturia al ferrocarril de Santander*. Bucaramanga: SIC, 2002.

trabajo monográfico adolecía de un problema fundamental: la ausencia de una periodización clara de aquella empresa económica. Una lectura crítica del texto de Bayona y Niño, así como una observación preliminar de fuentes documentales, dejaba entrever la necesidad y la eventualidad de determinar “fases” o “etapas históricas” de aquel proceso. En definitiva, este propósito permitiría elaborar una imagen novedosa del acontecer del proyecto económico en el que estuvieron vinculados cientos de hombres, desde dirigentes y empresarios hasta trabajadores del común.

Consecuentemente, el objetivo que se siguió aquí fue realizar una nueva representación histórica del proyecto de construcción y puesta en funcionamiento del ferrocarril de Santander. El estudio se enfocó especialmente en establecer las etapas del proyecto, es decir, tratando de detallar las particularidades de cada fase. En definitiva, fue posible reconocer tres etapas o momentos, caracterizados por una serie de acontecimientos que se ven expresados en los tres capítulos que componen este trabajo. A grandes rasgos, el proceso inició en 1870 y culminó hacia 1905².

El primer capítulo, denominado “*Los orígenes del proyecto (1870-1882)*”, hace referencia a una serie de eventos durante la época del Estado Soberano de Santander. Para aquel entonces, se buscaba construir una línea férrea que posibilitara una mejor comunicación hacia el río Magdalena. Los acontecimientos referidos en esta primera parte del trabajo tienen relación con la firma de algunos contratos entre el Estado santandereano y empresarios particulares. El objetivo fue básicamente hacer un balance del período anterior a la creación de la

² La primera fase (1870-1882) comprende básicamente la adjudicación de los primeros contratos, en el marco jurídico-político del Estado Soberano de Santander. En la segunda fase (1883-1899) entra en escena la compañía del ferrocarril, en el contexto político de La Regeneración. Finalmente, la tercera fase (1900-1905) se caracterizó por la Guerra de los Mil Días y el gobierno de Rafael Reyes. No obstante esta última etapa culminó de manera definitiva hacia 1941 con la parálisis de las obras correspondientes a esta línea.

compañía empresaria del ferrocarril de Santander, exponiendo cuáles fueron las características para esta primera etapa.

En el segundo capítulo, titulado “La compañía del Ferrocarril de Santander (1883-1899)”, se aborda la cuestión de la creación de la empresa del ferrocarril. Se presenta de modo especial cómo la creación de la empresa respondía a una orden emitida por el mismo gobierno del Estado Soberano de Santander, con el propósito de concluir las obras que habían iniciado en el año de 1881. Asimismo, en este capítulo se aborda brevemente el asunto de la organización interna de la compañía, sus trabajadores y empleados. El objetivo aquí se orientó a presentar cuáles eran las condiciones de trabajo, los servicios otorgados y el lugar de procedencia de aquellos trabajadores; éste era otro aspecto que no trabajaron Bayona y Niño.

El tercer capítulo, nombrado “De la Guerra de los Mil Días al gobierno de Reyes (1900-1905)”, muestra lo que podríamos concebir como el origen del ocaso del proyecto del ferrocarril de Santander. El capítulo prender enseñar algunos aspectos o características del enfrentamiento bélico en la región, y cómo afectó el proceso de construcción del ferrocarril. Igualmente se aborda el modo como reorientó la política nacional sobre los ferrocarriles una vez terminada la guerra entre liberales y conservadores, especialmente en la época de la administración de Rafael Reyes.

Para la elaboración de este trabajo se acudió a la lectura crítica de una serie de documentos de la época (*fuentes primarias*), entre los que se destacan la *Gaceta de Santander*. De la *Gaceta*, se consultaron los volúmenes publicados entre 1857 y 1905. De ese modo fue posible estudiar los contratos adjudicados a particulares, así como leyes y decretos relacionados con el proyecto del ferrocarril de Santander. Diversos informes (elaborados por el ingeniero director y los ingenieros

inspectores, que arrojaron información sobre los empleados y las condiciones bajo las cuales se encontraban) estaban contenidos igualmente en la *Gaceta*.

Otras publicaciones de tipo oficial fueron utilizadas también para complementar la imagen que ofrecía la *Gaceta*, entre ellas se destacan las leyes del Congreso - desde 1970 hasta 1905-, los informes de los gobernantes a la Asamblea legislativa, el *Diario Oficial*, entre otros. Toda esta documentación se encontraba en el Centro de Documentación e Información Histórica Regional de la Universidad Industrial de Santander (CDIHR-UIS). Adicionalmente, fue posible tener acceso a un texto que contenía información acerca de la Compañía empresaria del ferrocarril -constituida en 1883-, las escrituras de conformación, y otros datos relevantes acerca de quiénes fueron sus socios.

De la misma manera, se hizo uso de textos que fueron resultados de investigaciones históricas precedentes (*fuentes secundarias*). Fueron de gran ayuda el trabajo ya citado de Manuel Bayona y Judith Niño, y las obras sobre la Guerra de los Mil Días de Bergquist y Jhonson -que sirvieron en la elaboración del tercer capítulo-. Asimismo, los trabajos del profesor Gabriel Poveda Ramos, Gustavo Arias de Greiff, Hernán Horna, Emilio Latorre, Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez permitieron contextualizar el período en el que se inició la construcción de ferrocarriles a nivel nacional. Los trabajos de Dávila Ladrón de Guevara, Eugenio Villanueva y María Fernanda Duque, relacionados con la historia empresarial en Colombia en el siglo XIX y XX, posibilitaron elaborar una imagen de los hombres de negocios en nuestro país.

Finalmente esperamos que el presente trabajo de investigación histórica ayude a tener una visión renovada de la historia económica regional y nacional, y de manera concreta sobre los proyectos de los ferrocarriles.

1. LOS ORÍGENES DEL PROYECTO (1870-1882)

1.1 LOS MEDIOS DE TRANSPORTE COMO PROBLEMA NACIONAL

Las particularidades topográficas del territorio colombiano lo hacen dueño de una gran variedad de climas y paisajes. Desde tiempos precolombinos, el control y la organización del territorio ha sido un elemento fundamental en las diversas sociedades que habitaron el territorio de la actual Colombia. Los relatos de las crónicas y fuentes documentales indianas sugiere la existencia de diversos circuitos de intercambio entre las comunidades y culturas nativas. El río Magdalena fue precisamente uno de los corredores estratégicos para el tráfico de mercancías. Los indígenas que habitaron la región del bajo Magdalena utilizaban canoas que tenían una longitud aproximada de 8 a 10 metros y un ancho superior al medio metro para poderse desplazar. Allí también llegaban indígenas de otros pueblos cercanos para comercializar los productos de la tierra.³

Durante la época hispánica, el comercio y el transporte de personas se realizaban por los caminos “reales”, cursos fluviales y algunas trochas. En general, los caminos eran largos y azarosos. Éstos sólo se podían transitar durante el verano, puesto que durante la época de invierno se convertían en verdaderos lodazales y pantanos intransitables, a los que se sumaban los constantes derrumbes. Adicionalmente, los constantes ataques de indígenas no pacificados en algunas regiones hacía mucho más complicada la travesía de mercancías y personas. De modo que “las vías terrestres eran solamente senderos para peatones y bestias, contruidos sin más técnica que el conocimiento empírico de los terrenos y sin

³ JIMENEZ, Magdalena. “Vías de comunicación del virreinato hasta la aparición de la navegación a vapor por el Magdalena”. En: *Revista Historia Crítica*. Vol. 45, Núm. 1 (julio - diciembre de 1989), p. 118. Disponible vía Internet: www.historiacritica.uniandes.edu.co/view/php/46/1.php

más especificaciones que las mínimas requeridas para demarcar la ruta y para permitir el tránsito difícil”⁴.

En efecto, unas preocupaciones recurrentes de los administradores de la Corona fue el constante mejoramiento de las vías de transporte para el impulso del comercio interior y exterior. Pese a los constantes intentos de buscar soluciones al problema del transporte, no hubo logros significativos. En gran medida, las causas residían en que las técnicas empleadas no eran las adecuadas -o efectivas-. Así, durante el siglo XVIII, los gobernantes del Nuevo Reino de Granada ordenaron la limpieza de algunos ríos y caminos. Igualmente se propusieron la reducción de algunos grupos de indígenas, pues según revelaban los informes oficiales, los ataques nativos entorpecían el comercio de algunos productos⁵. De allí que el historiador Jaime Jaramillo Uribe afirmara que la “conservación de los caminos fue uno de los grandes problemas de la administración” indiana, “donde más notoria fue la debilidad fiscal” y la “insuficiencia administrativa”⁶.

El comercio durante este siglo se caracterizó por el intercambio de mercancías y productos agrícolas entre distritos mineras y regiones agrícolas-manufactureras, que circulaban por una extensa red de caminos terrestres y vías fluviales. Algunos comerciantes de Cartagena llegaban con sus importaciones hasta Popayán, en tanto que otros recorrían el territorio virreinal siguiendo las rutas del comercio

⁴ POVEDA RAMOS, Gabriel. “Transporte e ingeniería y ferrocarriles en el siglo XIX”. En: *Historia Social de la Ciencia en Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo - COLCIENCIAS, 1993. Tomo IV. Ingeniería e historia de las técnicas. p. 169.

⁵Una breve descripción de la situación puede encontrarse en un fragmento tomado del informe del año de 1772 presentado por Pedro Mecía de la Zerda quien expuso lo siguiente: “La provincia de Veragua padece una lucha incesante con los indios guamíes y otras naciones, que obligan a tomar frecuentemente las armas para su contención en uso de la natural defensa; y moderadamente propuso el gobernador de Portobelo la habilitación de dos piraguas, que cruzando su costa para impedir el comercio de los extranjeros, sirviese igualmente para refrenar los insultos de los indios bárbaros”. Véase COLMENARES, Germán. *Relaciones e Informes de los gobernantes de la Nueva Granada*. Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1989. Tomo 1, p. 186.

⁶ JARAMILLO, Uribe Jaime. “La economía en el Virreinato (1740-1810)”. En: OCAMPO, José Antonio (Comp.). *Historia Económica de Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo, 1994. p. 75.

prehispánico, permitiendo el intercambio entre las diversas provincias⁷. No obstante, los caminos seguían siendo pésimos -muchos de ellos no eran transitables ni por mulas-, razón por la cual se elevaban significativamente los costos del transporte.

De lo anterior, es fácil deducir que el tiempo de movilización de los productos y las personas podía tardar semanas. Pese a la existencia una extensa red de caminos y rutas fluviales, la falta de vías óptimas explica el hecho de que las provincias se vieran apartadas dentro de sí mismas, tal y como lo señala el historiador Jorge Orlando Melo⁸. Esta situación fue predominante hasta bien entrado el siglo XIX. Al iniciar el período republicano, se extendían por todo el país los caminos de herradura, vías que se caracterizaban por sus elevadas pendientes -e intransitables en la época lluviosa-. Adicionalmente, la ausencia de una vía terrestre que uniera la costa Caribe y el interior del territorio neogranadino dificultó la consolidación la economía de la naciente nación. De allí que el río Magdalena consolidara su importancia como ruta principal para la introducción de mercancías alrededor del país.

Iniciando el siglo XIX, el gobierno colombiano inició un proceso de apertura de su comercio exterior con los países capitalistas que veían a las nacientes repúblicas iberoamericanas como nuevos mercados para sus mercancías. Inglaterra principalmente, y en menor medida Francia y Estados Unidos, sustituyeron a España como principales socios comerciales. Pese a este cambio significativo, el comercio directo con los países europeos se generalizó solo hasta mediados de siglo. Hasta tal momento, el comercio se realizaba sobre todo con Jamaica y otras

⁷ El profesor Jaime Jaramillo Uribe señala que la idea de un Virreinato que solo tenía mercados locales, de provincias completamente aisladas y sin nada que se aproximase a un mercado integrado, no se ajusta exactamente a la realidad.

⁸ MELO, Jorge Orlando. “Vicisitudes del modelo liberal 1850-1899”. En: OCAMPO, José Antonio (Comp.). *Historia Económica de Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo, 1994.

colonias inglesas en las Antillas. A estos lugares se llevaba oro y algunos frutos, mientras se adquirían otros productos, especialmente los textiles ingleses.

Los principales productos de exportación fueron inicialmente el algodón, la quina, el tabaco, los cueros y el palo de tinte. Estos tres últimos lograron mantenerse gracias a que el nivel de las exportaciones siguió creciendo. Empero, cabe afirmar que la magnitud de éstas antes de mediados de siglo -con la implantación del modelo liberal- fue muy limitada⁹. Desde 1850, se experimentó un auge del comercio exterior gracias a la comercialización del tabaco. Inglaterra ostentó un buen porcentaje de participación dentro de las exportaciones, representando el 55% del total exportado por nuestro país. Una década después el porcentaje de participación de otros países estuvo más equilibrado respecto a Inglaterra¹⁰.

Para 1870 surge en el país la idea de construir ferrocarriles para agilizar el comercio. Se procuraba crear vías de acceso al río Magdalena, pues este era la arteria fluvial más importante para la comunicación entre los Estados de la Confederación Granadina, y en consecuencia, la exportación de mercancías. De esta manera, el gobierno se encaminó a establecer una red ferroviaria que articulara de forma rápida y eficiente las zonas de mayor productividad con los puertos marítimos. De allí que los mandatarios promuevan políticas para favorecer la construcción de vías férreas, según al pensamiento político liberal. En efecto, los líderes del liberalismo consideraron que el mejor camino para lograr el progreso económico era la apertura del país a los mercados externos. Por esta razón centraron sus esfuerzos en encontrar productos agrícolas para exportar y construir vías de comunicación óptimas en el territorio nacional. Fue así como

⁹ *Ibíd.*, p. 139.

¹⁰ En lo que respecta a las importaciones, Inglaterra siguió ocupando el primer lugar hasta 1880, ya que cerca de la mitad de los productos importados provenían de Gran Bretaña. Los textiles fueron el renglón más importante de las importaciones a lo largo del siglo; en menores proporciones se importaban algunos alimentos y bebidas, productos de madera, cuero, papel, vidrio y porcelanas.

durante el periodo radical¹¹ se iniciaron las labores orientadas a la construcción de algunos tramos de ferrocarril.

Bien podría decirse que los dirigentes liberales procuraron establecer una serie de principios que pretendían servir de orientación para la construcción de las vías de transporte y comunicación, definiendo claramente su función en el desarrollo del país. Éstos podrían enumerarse de la siguiente manera:

- a) “Toda vía de comunicación” era “esencialmente mixta en su objeto”¹². Es decir, era un elemento de acción política y un medio de acción para los particulares; permitía el cambio no sólo de mercancías sino también de ideas que posibilitaba la expansión de la economía y la sociabilidad de los individuos.
- b) Debían servir a intereses creados por los agentes particulares, facilitar su enlace, su cambio y solidaridad.
- c) Dado que los intereses creados respondían a leyes naturales, la construcción de las vías debía hacerse en función de las necesidades, a pesar de las dificultades topográficas. Para la época, esta idea se expresó de la siguiente manera: “En materia de vías de comunicación, no es el mapa topográfico el que debe ser principalmente consultado, sino el mapa industrial o de la población y los intereses que ella ha creado”¹³. De se modo, se concebía que la utilidad de las vías era comunicar poblaciones, regiones productoras y consumidoras, con el fin de lograr una integración de los distintos mercados.
- d) El comercio interior era el fundamento de la economía nacional. De allí el principio: “Es incuestionable que el comercio interior hace un papel mucho más importante que el exterior en una economía de una sociedad, por atrasada que

¹¹ En 1848 apareció el primer programa político liberal que reclamaba conjuntamente la libertad económica, el sistema representativo, los derechos individuales, el privilegio del legislador sobre el poder ejecutivo, la abolición de la esclavitud y la separación entre la Iglesia y el Estado.

¹² “Vías de comunicación”. En: *La Opinión*. Bogotá. (27 de julio de 1864). Citado por VILLAVECES, Juanita. *Propuestas hacia el progreso económico en el siglo XIX. Impuesto directo, aduanas, vías de comunicación y federalismo*. p. 11.

¹³ “Vías de comunicación”. En: *La Opinión*. Bogotá. (13 de julio de 1864). Citado por VILLAVECES, Juanita. *Óp. Cit.*

se halle”¹⁴. Para los dirigentes liberales, el comercio interior redistribuía la producción y fortalecía las formas de la vida de los pueblos, es decir, consolidaba los vínculos económicos y culturales de una Nación.

- e) En un país con pocos recursos, era necesario aprovechar al máximo las vías para los dos tipos de comercio.
- f) Era eficiente aprovechar y adecuar las vías naturales para el transporte y comunicación, especialmente los ríos.
- g) A medida que una vía atravesaba y comunicaba una vasta extensión del territorio con el conjunto de la Nación, era más efectivo será su desempeño en la economía.
- h) Era importante involucrar las regiones que atravesaba una vía de transporte; la comunicación no podía ser únicamente entre los dos extremos.

Pese a la relativa claridad al concebirse tales ideas, éstas tomaron fuerza tan sólo después del período radical. Hubo que esperar hasta 1870 para la construcción del primer ferrocarril de Colombia: el ferrocarril de Panamá¹⁵. A partir de entonces se inició lo que los historiadores María Teresa Ramírez y Álvaro Pachón “la época de los ferrocarriles”¹⁶. En efecto, “esta época de oro en la construcción de ferrocarriles estuvo sustentada en la idea acerca de que la vía para alcanzar el progreso económico era el mejoramiento y modernización en los medios de transporte”. Durante este período se firmaron algunos contratos y se dictaron algunas leyes que favorecieron la construcción de vías férreas tales como:

- El Ferrocarril de Bolívar en 1869.
- La línea férrea de Buenaventura a Cali en 1872.

¹⁴ *Ibíd.*

¹⁵ El 25 de mayo el congreso expide una ley por medio de la cual se conceden privilegios especiales y regalías a quienes construyan un camino de rieles entre la ciudad de Panamá y el punto donde termina la navegación del río Chagres, con la que se comunicaría el Océano Atlántico con el Pacífico. El ferrocarril de Panamá fue el noveno en construirse en el continente americano y durante todo el resto de siglo XIX, fue quizá la empresa más próspera del mundo.

¹⁶ PACHÓN, Álvaro y RAMIREZ, María Teresa. *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006. p. 86

- El Ferrocarril de Antioquia en 1874.
- El Ferrocarril de Cúcuta al Río Zulia en 1878.
- El Ferrocarril de Santa Marta en 1881.
- El Ferrocarril Girardot-Bogotá en 188?.
- El Ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga en 1881.
- El Ferrocarril de Honda a La Dorada en 1881.
- El Ferrocarril de la Sabana en 1882.
- El Ferrocarril de Cundinamarca en 1890.
- El Ferrocarril del Norte en 1889.
- El Ferrocarril de Cartagena a Calamar en 1889, y
- El Ferrocarril de Cúcuta a Táchira en 1893¹⁷.

La legislación colombiana de este período centró su interés en el asunto de los contratos. En la mayoría de los casos estas leyes o decretos eran para aprobar dichos contratos firmados con los empresarios constructores. Allí se señalaba igualmente la importancia que tenía para el adelanto del país la agilización del transporte y el fortalecimiento de la conexión entre las regiones del país con el río Magdalena. Un ejemplo de esto fue la ley 69 de 1871:

“Artículo 1: el poder ejecutivo promoverá el fomento de las mejoras materiales en el territorio de la unión, en los términos de la presente ley.

Artículo 2: Son obras de preferente ejecución, para los efectos del artículo anterior:

1. El Estado soberano de Antioquia, la vía carretera o de rieles, que comunique la ciudad de Medellín con el Río Magdalena.

[...]

4. En el Estado Soberano de Magdalena la vía férrea o acuática o mixta que ponga en comunicación con el río de este nombre la ciudad o puerto de Santa Marta.

5. En los Estados Soberanos de Cundinamarca, Boyacá y Santander la vía férrea o mixta de férrea y carretera si fuere

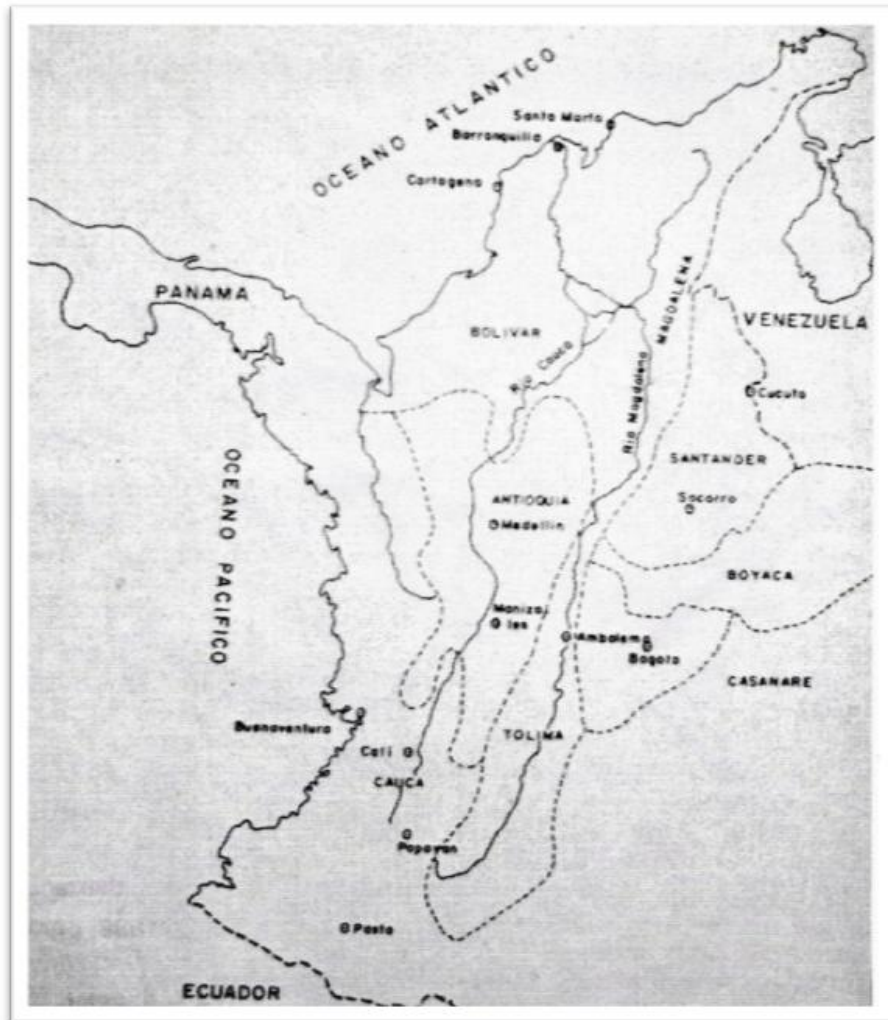
¹⁷ Estos son los ferrocarriles que se iniciaron a construir luego de 1870.

*absolutamente imposible hacerla en su totalidad de rieles para locomotivas de vapor que parta de la ciudad de Bogotá al río Magdalena a uno de sus afluentes que pueda ser navegado por buques de vapor pasando por territorio de Boyacá y Santander*¹⁸.

Lo expuesto en esta ley refuerza la hipótesis acerca de que en algunas regiones del país no sólo se buscaba la comunicación hacia el río Magdalena sino hacia la costa atlántica. Sin lugar a dudas, esto obedecía a una necesidad de tipo comercial, pues se agilizaría el transporte de mercancía y alimentos. Los productos de las distintas regiones se transportarían hasta el río Magdalena; una vez allí, serían embarcados y posteriormente conducidos a algún puerto en la costa Atlántica con el fin de exportarlos. Ejemplo de este propósito fue el Ferrocarril de Bucaramanga a Puerto Wilches.

¹⁸ “Ley 69 de 1871. Sobre fomento de varias mejoras materiales y colonización de tierras baldías”. En: *Leyes de Colombia*. 1870-1871. Bogotá: Imprenta la Luz. p. 279-281.

Figura 1. Divisiones geográficas en 1850¹⁹



Sin embargo, para poder comprender la importancia que tuvo el ferrocarril de Santander, se hace necesario relatar el proceso de construcción del mismo. Para tal efecto, se expondrá la situación geográfica, demográfica y económica del Estado Soberano de Santander en el período en el cual se inició el proceso de construcción del ferrocarril.

¹⁹ POVEDA RAMOS, Gabriel. *Antioquia y el ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Gráficas Vallejo, 1974. p. 30.

1.2 EL ESTADO SOBERANO DE SANTANDER EN LA DÉCADA DEL 70 DEL SIGLO XIX²⁰

Hacia finales del siglo XIX, el territorio del Estado Soberano de Santander limitaba al norte y al este con Venezuela; al sur y sureste con el Estado de Boyacá; al oeste con los Estados de Antioquia y Bolívar; y al noroeste con el Estado de Magdalena. Entre sus principales ríos se contraban el Magdalena, Sogamoso, Lebrija, Carare, Oponcito, Catatumbo, Zulia, y Apure. Según el censo realizado para el año de 1871, dentro del territorio santandereano vivía una población estimada en 425.427 habitantes, reunida en los 9 departamentos que conformaban el Estado. La capital, Bucaramanga -ubicada en el departamento de Soto- poseía una población de 3.232 habitantes. La mayor parte de la población estaba concentrada especialmente en los departamentos de Guanentá, García Rovira, Socorro, Vélez y Soto.

Respecto a la organización político-territorial, todos los Estados que hacían parte del territorio colombiano estaban divididos en departamentos. Administrativamente, el Estado Soberano de Santander era gobernado por un Presidente, elegido por un período de dos años. Igualmente, cada departamento estaba a cargo de un alcalde, el cual era nombrado por el propio Presidente del Estado. Cada alcalde ejercía por el lapso de un año. Para el caso del Estado santandereano, estaba conformado por 9 departamentos, a saber:²¹

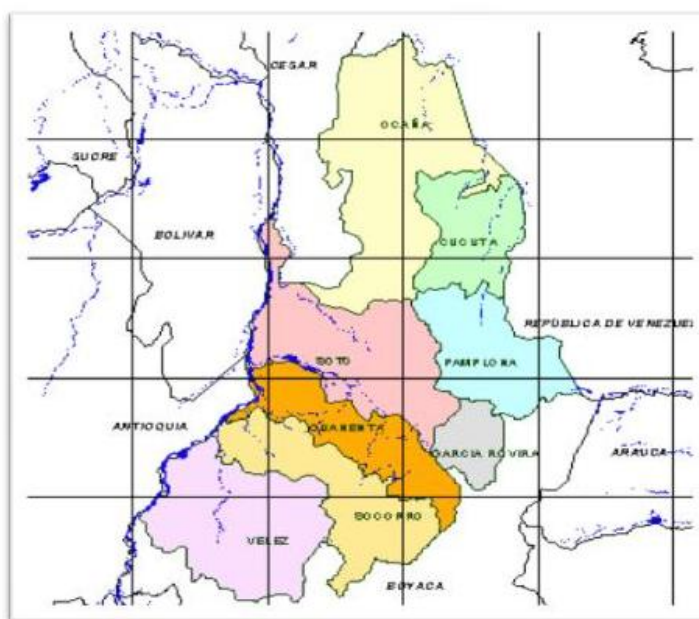
²⁰ El Estado Soberano de Santander era uno de los 9 Estados que conformaron el territorio colombiano. Los Estados eran Tolima, Cundinamarca, Boyacá, Magdalena, Bolívar, Panamá, Antioquia y Cauca.

²¹ MANTILLA, Eladio. *Geografía especial del Estado de Santander*. Socorro: s.n., 1880. p. 35.

Tabla 1. División del Estado Soberano de Santander

Departamento	Capital
Cúcuta	San José
Charalá	Charalá
García Rovira	Concepción
Guanentá	San Gil
Ocaña	Ocaña
Pamplona	Pamplona
Socorro	Socorro
Soto	Bucaramanga
Vélez	Vélez

Figura 2. División política del Estado Soberano de Santander²²



²² SASTOQUE, RAMÍREZ Edna Carolina. La guerra civil de 1876-1877 en los santanderes colombianos. [Diapositivas]. Disponible vía Internet: www.cerac.org.co/pdf/pasiones_e_intereses_V2ppt.

Por otra parte, el Estado santandereano poseía solamente dos tipos de clima: el seco y el lluvioso, los cuales se alternaban en periodos de 3 meses. Este tipo de clima favorecía la agricultura intertropical. La temperatura oscilaba promedio entre 7°C y 33°C. Igualmente poseía una gran variedad de flora²³, especialmente arboles que suministraban una gama diversa de maderas que eran muy apreciadas para la construcción. Sumado a lo anterior, fue posible cultivar coca, tabaco, café, anís, fique y algodón, que se convirtieron en importantes renglones para el sector agrícola y comercial del Estado de Santander. La fauna también variada, ofrecía ganado vacuno, mular, lanar, cabrío, porcino, avícola y peces; se incluía aquí animales salvajes sin domesticar. Resalta de la misma manera, la riqueza mineral -mencionada por Eladio Mantilla-, especialmente oro, plata, cobre, hierro, plomo, carbón, sal, nitro, brea, alumbre, entre otros²⁴.

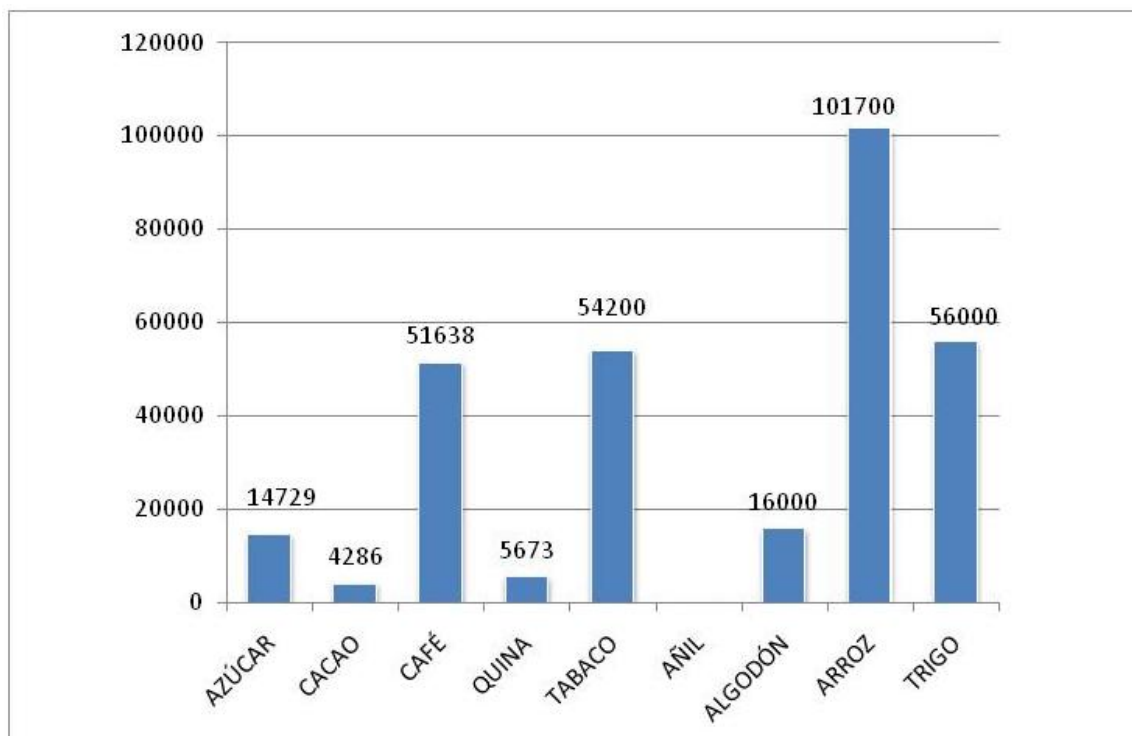
En conjunto, la producción agrícola, manufacturera y el comercio registraron algunos movimientos significativos. Así por ejemplo, existían para la época cerca de 1500 trapiches. En algunos sectores dedicados a la manufactura, se producían anualmente cerca de 28000 piezas de mantas, 100000 sobrecamas y 1000000 de sombreros de jipijapa, y en menor medida ruanas, frazadas, manteles, toallas y mercancías derivadas del fique (tales como alpargatas, sacos y lazos de la que dependían una buena cantidad de habitantes). Existían de la misma manera fábricas de jabón, cebo, velas, bocadillos, tintorerías, etc. Además de las manufacturas, destaca el comercio de productos agrícolas tales como tabaco, café, quina, cacao, añil, arroz y algodón, los cuales presentaron magnitudes importantes para el comercio de la época²⁵.

²³ Dentro de la variedad de árboles encontramos el aliso, almendro, baboso, bálsamo, canelo, cañaguatate, cacao, carate, eucalipto, ébano, granadillo, guayabo, guayacán, higuerón, pino etc.

²⁴ *Ibíd.*

²⁵ *Ibíd.*

Grafica 1. Número de cargas anuales de productos agrícolas del Estado Soberano de Santander.



El arroz era el renglón más importante de la economía santandereana, puesto que ocupaba el 33% de la producción anual del Estado, seguido del tabaco y el trigo con el 18% y en tercer lugar el café con el 17%. En menor medida, se encontraba el azúcar con el 5% y el algodón con el mismo porcentaje. La quina que dejó de ocupar los lugares que había tenido en la época hispánica, reduciéndose al 2%, al igual que el añil, con menos del 1% de la producción. El comercio de muchos de estos productos se hacía de manera interna, es decir, entre los departamentos que formaban el Estado. En la misma medida, se logró establecer vínculos comerciales con otros Estados como Boyacá, Magdalena, y Bolívar, inclusive con otros países como Venezuela, Norte América, Francia e Inglaterra²⁶

²⁶ *Ibíd.*, p. 43.

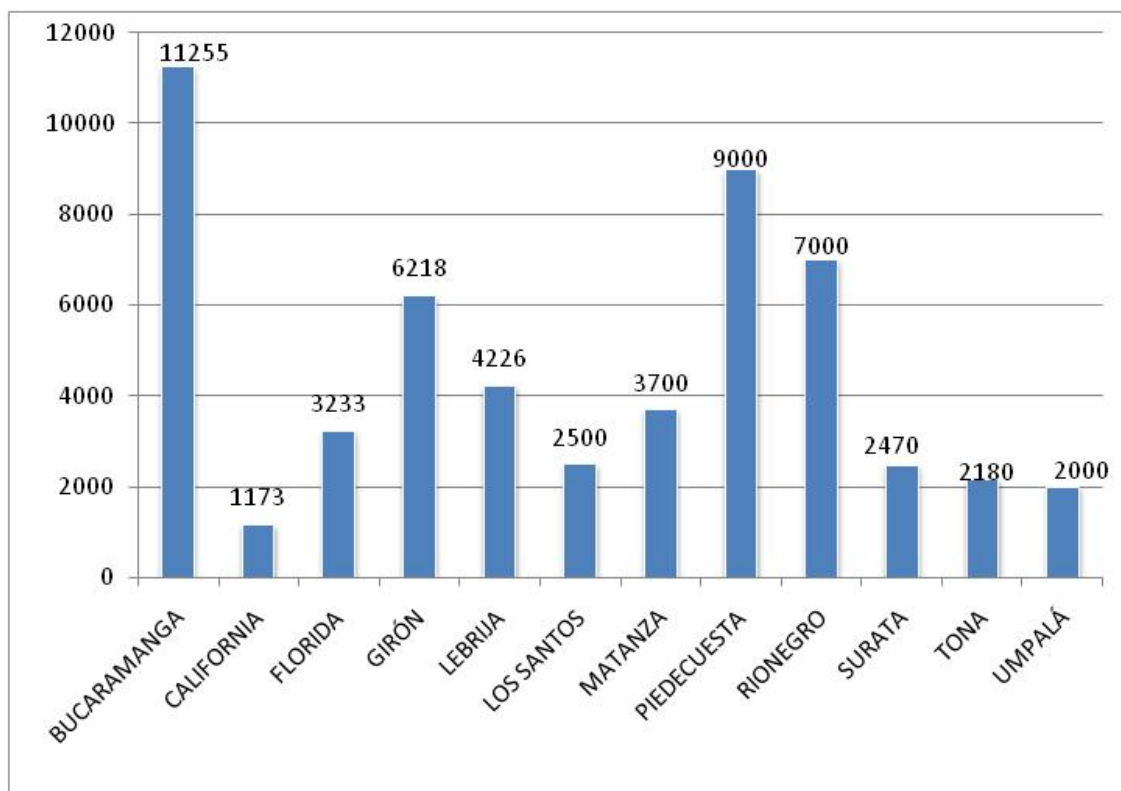
Dentro del Estado Soberano de Santander ocupaba un lugar significativo el Departamento de Soto. Era principalmente en este Departamento que se realizaría la construcción del Ferrocarril, atravesando las poblaciones de Bucaramanga, Girón y Piedecuesta. Se ubicaba al occidente del Estado santandereano, con una extensión de 6100 Km cuadrados (limitando al norte con el departamento de Ocaña; al oriente con los de Santander, Pamplona y García Rovira; al sur con el de Guantán; y al oeste con este mismo y el río Magdalena). El clima del departamento de Soto no era diferente del resto del Estado: variado. En algunos lugares contiguos al Lebrija y Sogamoso era un poco más agreste, propiciando que se fecundaran algunas enfermedades como fiebres, corate y coto (que en casos graves podía causar imbecilidad).

El comercio en este departamento se realizaba principalmente por el puerto de Botijas, y Marta. Estos eran los puntos de intercambio de las importaciones y exportaciones. Las primeras se estimaban en 11.706 cargas anuales y las segundas en la magnitud de 14.701 cargas anuales²⁷. Los principales productos para la exportación eran el oro, los sombreros nacuma, los cueros, la quina, el café, el tabaco y el cacao. La producción estaba enfocada especialmente en productos como la panela (que registraba una producción de 18.740 cargas de panela), el café (con 5.000 cargas anuales cosechas de 6.000.000 de árboles), el tabaco (con 4.000 cargas anuales) y finalmente el cacao (con 2.000 cargas anuales). Dentro del renglón de la manufactura se imponía la fabricación de sombreros tejidos, que representaban anualmente un valor de 170.000 ps. De dicha actividad dependían cerca de 1.600 personas solamente en los distritos de Bucaramanga, Piedecuesta y Girón. En la plaza de Floridablanca se vendían cerca de 700 sombreros nacuma que representaban 1.400 ps. En conjunto, todo el departamento producía cerca de 120.000 sombreros nacuma.

²⁷ *Ibíd.*, p. 96.

Territorial y administrativamente, el departamento de Soto, estaba dividido a su vez en 12 poblaciones: Bucaramanga, Girón, Lebrija, California, Florida, Los Santos, Matanza, Suratá, Piedecuesta, Rionegro, Tona y Umpalá. La mayor parte de la población estaba concentrada en Bucaramanga, Piedecuesta y Girón. Éstas eran las poblaciones que debía conectar precisamente el ferrocarril de Santander. La población concentrada en estos tres municipios representaba el 50% de la población total del departamento. De allí la importancia del ferrocarril que debía conectar a Bucaramanga con Puerto Wilches.

Gráfico 2. Población del Departamento de Soto



En conformidad con el panorama político y económico nacional, el Estado Soberano de Santander inició para la década de 1870 lo que se anhelaba como su consolidación en una región próspera y competitiva. La construcción del ferrocarril de Santander, que conectaría el comercio santandereano con los circuitos de

navegación a vapor del río Magdalena fortalecería la economía regional. Éste era el proyecto ideado por los dirigentes políticos liberales de la época. No obstante, para lograr realizar este propósito se recurrió a firmar contratos con empresarios particulares. He aquí un recuento breve de los primeros contratos.

1.3 EL CONTRATO CON ROBERTO AUGUSTO JOY

Poco después de la apertura del camino de Paturia, el Estado Soberano de Santander inició trámites para hacer posible la construcción de un ferrocarril. Por tal motivo, el mismo empresario que fue encargado de la construcción del camino mencionado, manifestó su interés por construir línea férrea a través de un comunicado. En dicho comunicado el empresario Roberto Augusto Joy expresaba:

“me propongo hacer a mi costa la mas laboriosa y costosa exploración que se requiere para descubrir la línea por donde pudiera construirse un ferrocarril desde el puerto, sobre la ciénaga, hasta un punto que distara de Girón y Bucaramanga unos 20 kilómetros; pues de ese punto para acá parece impracticable un camino carretero y con más razón un ferrocarril. Este ferrocarril que construiría, sería de sangre (tramway) y proporcionaría la ventaja de poderse transportar el viajero en mula de Girón a Bucaramanga al embarcadero al puerto en el tren del ferrocarril en 9 o 10 horas...

[...]

Me propongo excederme en mucho de la buena calidad de las obras que tengo el deber de ejecutar en caso de que accedáis a mi solicitud [...]

[...] Contad con que si ella resultare realizable, como tengo casi la convicción de que lo es, la llevare a cima, y ella transformará en el Estado más rico y próspero este país de mis simpatías”²⁸.

Sin duda alguna, esta propuesta fue tenida en cuenta por los administradores del Estado santandereano. La Ley 26 de octubre de 1870²⁹ autorizaba a Solón

²⁸ “Comunicado de Roberto Augusto Joy sobre la construcción del ferrocarril del Paturia”. En: *Gaceta de Santander*. Núm. 608 (16 de diciembre de 1869). p. 266

Wilches para conceder al ingeniero Roberto Augusto Joy³⁰ el privilegio exclusivo en la construcción de un ferrocarril de sangre. El ferrocarril de sangre³¹ o de locomotoras debía salir del puerto de Paredes (u otro punto sobre lago de Paturia) hasta llegar a Bucaramanga, Girón o Piedecuesta (es decir, el punto más cercano a estos lugares, donde la naturaleza del terreno permitiera el arribo del ferrocarril). Esta ley exponía claramente las pautas que se debían seguir para el contrato, señalando que el privilegio de usufructo del ferrocarril sería hasta por 80 años, iniciándose el día en el cual los trabajos de construcción finalizaran.

El plazo para el inicio y término de la obra se había establecido de la siguiente forma: “[...] el empresario se comprometerá a empezar la construcción del ferrocarril dentro de cuatro años contados desde la celebración del contrato, y a concluirlo antes de 24 años contados desde la misma fecha”. Adicionalmente, se adjudicarían 200 mil hectáreas de tierras baldías para el empresario constructor. Finalmente, se hacía referencia a los compromisos que este adquiría con el gobierno. Éstos básicamente se resumían a dos aspectos: en primer lugar, el transporte de las baliijas de correos del Estado de manera gratuita a través de la línea de ferrocarril; y por otro lado, mantener en el lago de Paturia los vapores necesarios para el servicio de la empresa, conservando la obra en buenas condiciones (esto incluía estaciones, carrilera y puertos de embarque)

En el informe presentado por el presidente del Estado para el año de 1870, se hizo un resumen sobre la situación de las vías de transporte. Asimismo se resaltaba la importancia del proyecto de construcción del ferrocarril con el empresario Joy

²⁹ “Ley 26 de 6 de octubre de 1870. Sobre privilegio de construcción del ferrocarril de Paturia”. En: *Leyes de Colombia. 1870-1871*. Bogotá: Imprenta la Luz. p. 240

³⁰ Roberto Augusto Joy llegó a Colombia desde Inglaterra, como contador del buque “Unión”. En 1852 fundó la “Compañía Americana de Vapores” y llevó una máquina de vapor a Bogotá. Este vapor tenía rueda de popa, casco de hierro y era capitaneado por Pablo Roncallo. En total, Joy era dueño de 5 buques, los cuales formaban la “Compañía Unida de Navegación a Vapor en el Río Magdalena”. Para 1890, la empresa de Joy fue vendida a la “Compañía Unida de Transporte”, de propiedad de Cisneros.

³¹ El ferrocarril de sangre era un ferrocarril tirado por caballos, muy popular en Europa y Nueva York antes del uso a gran escala del vapor como forma de tracción. Éste fue conocido también como “tranvía de mulas”.

como vía de acceso rápido a los circuitos fluviales del río Magdalena. Se afirmaba al respecto lo siguiente: “se está corroborando la creencia general de ser esta la vía al Magdalena más importante para los centros mercantiles del Estado”³². De esta forma, el contrato fue celebrado el 26 de noviembre de 1870 y publicado en la fuente oficial como “Contrato sobre privilegio para la construcción del ferrocarril por la vía de Paturia”. El privilegio consistía en que ningún otro empresario o persona podían construir línea de ferrocarril alguna que le hiciera competencia, salvo aprobación expresa de Roberto Joy. El contrato no establecía de manera específica el recorrido de la línea del ferrocarril, el cual se dejaba a juicio de los encargados de la construcción. Literalmente, el contrato expresaba lo siguiente:

“Artículo 1: Roberto Augusto Joy se compromete a construir un ferrocarril de sangre o si lo tiene a bien, de locomotoras, que partiendo del puerto denominado de Paredes, u otro puerto que elija sobre el lago de Paturia termine en Bucaramanga, Girón o Piedecuesta o en el punto más cercano a estos lugares, a donde la naturaleza permita que llegue dicho ferrocarril”³³.

Este contrato finalmente estipulaba que la obra podía declararse caducada en dos casos:

- El primero lugar, si la obra no se iniciaba en los términos establecidos por el artículo segundo del contrato³⁴.
- Asimismo podía ocurrir también que se declarara caduca la obra si el servicio del ferrocarril se suspendía por más de seis meses, exceptuando los casos fortuitos en los que el gobierno concediera un período para la reparación de los daños.

Más adelante, este contrato fue modificado a través de la firma de un nuevo documento aprobado por la Ley 9 de 10 marzo 1872³⁵. Esta propuesta era un más

³² *Informe del presidente del Estado Soberano de Santander a la Asamblea Legislativa 1870*. Socorro: Imprenta del Estado. p. 7

³³ “Contrato sobre privilegio de Ferrocarril por la vía de Paturia”. *En: Gaceta de Santander*. Núm. 674 (15 de diciembre de 1870). p. 537.

³⁴ El artículo número 2 establecía el plazo para el inicio y culminación de las obras.

ambiciosa, puesto que adicionalmente al ferrocarril de Paturia se aspiraba a la construcción de otra línea férrea que partiera de Cúcuta y terminara en el departamento de Soto. Este suceso logró convertirse en el centro de atención y discusión de la época: así lo revelan los informes oficiales. Con la firma de este primer acuerdo inició el proceso de construcción del ferrocarril de Santander; un proyecto que desde sus orígenes va a estar caracterizado por la creencia en un mejor futuro y la esperanza de una mejor vida. Inclusive se le atribuiría como “sagrado”, en virtud que se creía era la salvación para el Estado santandereano. Dicha imagen fue creada por la clase política dirigente a través de los informes que se presentaban frecuentemente. La publicación de los informes y contratos se convertirán en herramienta clave a la hora de reafirmar estas creencias. Así por ejemplo, el Presidente del Estado anotaba en su informe de 1872 a la Asamblea Legislativa lo siguiente: “Cualquier esfuerzo sería pequeño ante el poderoso bien que dejaría la locomotora renovando en mil formas la riqueza muerta del Estado, que puede ofrecerle en abundancia al extranjero, y en su solo territorio, todos los productos espontáneos de que dispone el suelo de América”³⁶.

Sin embargo, este acuerdo no resultó tal y como se tenía planeado. Por el contrario, se convirtió en el primer fracaso que vino a sumarse a la lista de desengaños que caracterizaron la primera etapa del proceso de construcción del ferrocarril de Santander. El contrato se declaró pronto caducado. Aparentemente, el empresario Roberto Augusto Joy tuvo serios problemas de tipo económico, según lo reveló el informe del Presidente del Estado a la Asamblea Legislativa en 1875:

“[...] con positiva pena os doy cuenta de la rescisión del contrato celebrado por el poder ejecutivo nacional con Roberto A. Joy para la construcción del ferrocarril de Paturia [...]

³⁵ “Ley 9 de 10 de marzo”. En: *Leyes de Colombia*. 1872. Bogotá: Imprenta la Luz. p. 338-347.

³⁶ *Informe del Presidente del Estado Soberano de Santander a la Asamblea Legislativa de 1872*. Socorro: Imprenta del Estado. p. 9-10.

*Dificultades financieras, acaso insuperables fueron probablemente las que impidieron al señor Joy llevar adelante esta empresa iniciada por el mismo, estudiada proseguida con una actividad y decisión tales, que fundamentalmente se esperaba verla realizada en pocos años, no obstante la enormidad de los obstáculos que corresponden a su ejecución*³⁷.

1.4 EL CONTRATO CON LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE COLOMBIA LTDA.

La idea de la construcción del ferrocarril como cuestión de vital importancia para el desarrollo económico del Estado santandereano no fue exclusiva de Solón Wilches. Su sucesor, Aquileo Parra, continuó con las intenciones hasta ese momento fallidas de construir un ferrocarril que permitiera un rápido acceso al río Magdalena y sus circuitos comerciales. Tal propósito se vio plasmado en la firma de un nuevo contrato para el año de 1877 con Enrique F. Ross, quien era el representante de la compañía “Ferrocarril Central de Colombia Limitada”. El informe de Parra de 1875 aclaraba su propia concepción acerca de la trascendencia de este asunto. Afirmaba: “las vías de comunicación son el progreso y renunciar a ellas sería condenarnos a la inmovilidad”. Exhortaba a continuar tal proyecto, pese a la fracasada experiencia con el empresario Joy. Anotaba así: “si el primer esfuerzo ha sido infructuoso, ensayaremos el segundo, el tercero, y cuantos sean necesarios para vencer los obstáculos que hoy nos detienen el camino del progreso material”³⁸.

La dirección de la vía férrea se mantuvo; debía conectar las poblaciones de Bucaramanga, Piedecuesta o Girón con algún punto de acceso al río Magdalena. Esta vez se trataba de un proyecto que involucraba no sólo al Estado Soberano de Santander, sino también a los Estados vecinos.

³⁷ *Informe del presidente del Estado de Santander a la Asamblea Legislativa en 1875*. Socorro: Imprenta del Estado. p. 21.

³⁸ *Ibíd.*, p. 22

“Artículo 1: la dirección general de la vía será la siguiente: el ferrocarril comenzará en un punto conveniente de la ribera oriental del río Magdalena, debajo de la boca del Sogamoso, o en la ciénaga de Paturia, y, seguirá, por la vía del río Lebrija, o a Bucaramanga, Piedecuesta y San Gil, y de esta última ciudad a la de Botijas, pensando, en cuanto sea posible, por los centros de población más importantes de los Estados de Santander, Bogotá y Cundinamarca”³⁹.

En relación con el contrato con Roberto Augusto Joy, la iniciativa que se pretendía realizar con la compañía “Ferrocarril Central de Colombia” era mucho más amplia. En efecto, se pretendió llevar a cabo la construcción de una línea telegráfica paralela al ferrocarril. Asimismo, la compañía constructora se comprometía a realizar las exploraciones y planos correspondientes para la construcción de la línea, dejándose a libre albedrío la decisión sobre la trayectoria de la vía (la cual debía seguir la ruta establecida en el contrato). Se hacía referencia también a las condiciones de la obra, fijándose las pautas a seguir en las primeras actividades por realizar, tales como la construcción de terraplenes, excavaciones, desagües, puentes y alcantarillados, túneles y almacenes. El artículo 26 de este contrato establecía las tarifas correspondientes al momento de iniciar el servicio del ferrocarril: los pasajeros de primera clase pagarían 8 centavos por kilómetro recorrido; los de segunda clase pagarían 5 centavos; los niños menores de 3 años no pagarían nada; los mayores de 3 años y menores de 7 pagarían solo la mitad.

Pese a las expectativas, el proyecto se declaró caducado, al igual que el anterior. Cabe preguntar ¿cuáles fueron las causas de los fracasos de estas dos primeras iniciativas? El gobierno del Estado Soberano de Santander había adoptado el sistema de contratos para la ejecución de las obras necesarias en la construcción de la vía férrea. Resalta el hecho que en ambos casos el gobierno santandereano optara por contratos por privilegio, como incentivo y/o garantía de la realización plena de las obras. En este tipo de contratos el concesionario o empresario era quien aportaba el capital, y posteriormente, reembolsaba la inversión con el

³⁹ *Gaceta de Santander*. Núm. 1120 (26 de octubre de 1877). p. 215.

usufructo de la obra. Como era de esperarse, este tipo de contratos generó muchas discusiones y problemas jurídicos durante esta primera etapa del ferrocarril. La causa de esto estribaba en que el privilegio de construcción, en los dos casos superaba los 50 años de usufructo de la obra (Recuérdese, por ejemplo, que el período de usufructo del ferrocarril para el contrato firmado con Joy era de 80 años).

A considerar por la extensión del tiempo de privilegio por el usufructo del ferrocarril, podría afirmarse que el gobierno central, y particularmente, el gobierno del Estado de Santander no tenía un pleno conocimiento de la complejidad del proceso y la magnitud de la obra. En efecto, para emprender un proyecto como el ideado era necesario estudios preliminares relacionados no sólo con las características topográficas del terreno y los procedimientos técnicos a realizar, sino también con el tejido social y la viabilidad económica. A lo anterior se sumaba la falta de capitales de parte de los empresarios. Aún así, es válido resaltar que en estos primeros contratos se establecieron una serie de condiciones claras, tales como la duración del privilegio, las obligaciones de las partes, y cancelación en caso incumplimiento de los objetivos propuestos por cada una de las partes.

Sin duda alguna, fue la inexperiencia a la hora de emprender un proyecto de tal envergadura lo que condujo al fracaso de estos primeros contratos. Sería tan sólo por medio de un contrato entre el Estado santandereano y el gobierno nacional que se gestionaría un proyecto eficaz.

1.5 EL CONTRATO ENTRE EL ESTADO SOBERANO DE SANTANDER Y EL GOBIERNO NACIONAL

Pese a que habían ya transcurrido 10 años, desde el planteamiento de la primera propuesta de construcción de un ferrocarril que permitiera una salida rápida al

Magdalena, no existía ningún kilómetro de vía férrea. Aunque la idea del ferrocarril seguía siendo esperanzadora para el desarrollo económico del Estado de Santander, se había convertido en una quimera, un proyecto que se hizo posible sólo en papel. Tal y como lo había expresado Aquileo Parra con anterioridad, se ensayarían todas las veces que fuesen necesarias con el fin de llevar a cabo dicho proyecto. Por tal motivo, a mediados de 1880, se dejó de lado la firma de contratos con empresarios privados y se decidió que el ferrocarril sería una obra de tipo público, es decir, a cargo del gobierno santandereano y nacional. Fue así como para el año de 1882 se inició efectivamente la construcción del ferrocarril. En el transcurso de este año, los trabajos correspondientes al ferrocarril se concentraron en lo que podría denominarse los trazados iniciales. Estos comprendían las exploraciones, la formación de puertos, desmonte y limpia, trazo preliminar, fijación de los campamentos, acarreo de materiales, y apertura de caminos de herradura hasta Sabana de Torres

El primer paso en el proceso de construcción del ferrocarril de Santander se dio, un vez más, a través de la elaboración de algunas leyes que establecían el acuerdo entre el gobierno del Estado y la administración central. Por medio de esta legislación (Leyes 34 de 1879 y 51 de 1879) se aprobó un auxilio por el monto de 400000 pesos anuales para contribuir con los gastos que demandaban las obras del ferrocarril⁴⁰. Siguiendo con lo dispuesto en estas leyes, el gobierno del Estado Soberano de Santander abrió una licitación general para que las compañías interesadas presentaran sus propuestas para la construcción del ferrocarril. La invitación se hizo en los siguientes términos:

“El ciudadano presidente del Estado, en su carácter expreso de agente del poder ejecutivo nacional, ha resuelto abrir licitación, para que los individuos o compañías que quieran contratar la exploración, estudio y trazado de una vía a propósito para la construcción de una vía férrea que partiera del bajo Magdalena termine en el río Chicamocha, el punto donde debe llegar el

⁴⁰ *Cuentas y colección de actos oficiales*. Imprenta del Estado. p. 2-3

*ferrocarril que venga del estado de Boyacá; hagan sus propuestas a este despacho en el término de 60 días contados desde el día 20 de diciembre próximo con su ejecución*⁴¹.

Aunque dicha invitación no tuvo mucho éxito dentro de la clase empresarial santandereana, el 11 de septiembre de 1880 se firmó un contrato con el ingeniero Abelardo Ramos, luego de que éste presentara la propuesta que el gobierno consideró más apropiada para la realización de los trabajos. Así, el ingeniero se comprometía con el gobierno nacional y del Estado santandereano a realizar las tareas de apertura de la vía férrea. Estas comprendían: “[...] hacer la exploración preliminar y los estudios comparativos de las vías que partiendo precisamente de las riberas del Magdalena y siendo adoptables para el ferrocarril, terminen en Piedecuesta[,] pasando por Bucaramanga y aproximadamente a Girón en cuanto sea posible”⁴². El gobierno por su parte se comprometió a pagar al ingeniero encargado de las exploraciones preliminares 300 pesos al mes, al mismo tiempo que proporcionaría la mano de obra necesaria (incluyendo los ingenieros auxiliares y peones).

El primer informe de las exploraciones y estudios preliminares fue entregado al Secretario de Hacienda, Torcurato Carreño, en diciembre de 1880. Dicho informe aclaraba especificaciones de tipo técnico; hacía referencia especialmente al trazado de las líneas que conectarían Bucaramanga, Girón y Piedecuesta⁴³. Este informe lo realizó el mismo ingeniero Ramos. En él se incluyó el plano topográfico con trayectoria que debía seguir el ferrocarril. Así, el nombramiento del ingeniero Abelardo Ramos como encargado de las obras del ferrocarril se hizo oficial a través de un decreto que fue emitido en el mes de junio de 1881; en él se especificaba el cargo y el salario que recibiría por su trabajo. Se nombraba además el equipo técnico que debía estar al frente de las obras (“Artículo 1: nombrase a los señores doctores Abelardo Ramos, Modesto Garcés, Crisóstomo

⁴¹ *Ibíd.*, p. 20.

⁴² *Ibíd.*, p. 132.

⁴³ *Ibíd.*, p. 157.

Herrera, Andrés Villareal y al señor Pedro Pardo, miembros del cuerpo de ingenieros los cuatro primeros y sobrestante celador del último para la obra del ferrocarril de Soto al Magdalena”⁴⁴).

El ingeniero en jefe tendría responsabilidad en el cumplimiento de las tareas, la “disciplina y moralidad del personal adscrito a la obra”. Asimismo, este ingeniero era el encargado de dictar el reglamento económico respecto a contratistas, empleados, obreros y compañía en general; recibir y vigilar las herramientas de ingeniería, especialmente los instrumentos de dibujo y otros elementos que servirían en la parte técnica de la obra; realizar revista mensual de los obreros, y de los movimientos de la empresa, es decir, lo relacionado con los gastos; y finalmente, entregar informes frecuentes al Secretario de Hacienda del Estado. En general, sobre el ingeniero en jefe recaía la mayor responsabilidad del funcionamiento de la empresa encargada de la construcción del ferrocarril⁴⁵.

Este fue en efecto, el primer intento de organizar la empresa que se encargaría de la construcción del ferrocarril de Santander, especialmente en lo relacionado con la fijación clara de los salarios, y las funciones de cada uno de los trabajadores dentro de la obra. Los trabajos iniciaron de manera formal el 14 de julio de 1881 con 12 hombres únicamente. El siguiente paso está caracterizado por la firma del contrato entre el Estado Soberano de Santander y el gobierno nacional. Dicho acuerdo se firmó el 28 de julio de 1881, y fue publicado el 15 de agosto del mismo año. En este acuerdo, el gobierno del Estado Soberano de Santander se comprometía a construir una vía que comunicara a Piedecuesta y Bucaramanga con el río Magdalena, mediante uno de tres sistemas: contratando la construcción con un particular, creando una empresa mixta, o acometiendo directamente la

⁴⁴ *Gaceta de Santander*. Núm. 1501 (8 de julio de 1881).

⁴⁵ “Decreto sobre organización de los trabajos del ferrocarril de Santander”. *En: Gaceta de Santander*. Núm. 1505 (15 de agosto de 1881). p. 580.

gestión del Estado en su realización. El ferrocarril tendría, en total, 130 kilómetros⁴⁶.

Respecto a los 400000 pesos que la administración central se había comprometido a pagar anualmente al Estado Soberano de Santander para los trabajos correspondientes a la construcción del ferrocarril, se estableció una normatividad para su distribución. Para el primer año, se pensó utilizar 100000 pesos iniciales para los gastos de explotación, trazo preliminar y definitivo de la línea, construcción de edificios y compra de material rodante; 30000 pesos en mensualidades hasta completar aquel monto⁴⁷. Estos auxilios económicos por parte del gobierno nacional comprometían a la administración del Estado santandereano para la presentación de informe sobre los avances de la obra. Tales informes eran elaborados el presidente del Estado, quien en ese momento era Solón Wilches.

De la primera visita que realizó el presidente Solón Wilches a quince sitios importantes de la obra, se rindió un informe relativo a los materiales y las necesidades más apremiantes. Entre ellas sobresalían la falta de materiales para el tendido de rieles y los problemas económicos (tales como pago de contratos, peones y maestros) debidos a la carencia de remesas por parte del gobierno Nacional. Hasta ese momento -según lo revelan los informes- las remesas que debía enviar el gobierno nacional no estaban llegando a las obras del ferrocarril.

Asimismo, se mencionaba la falta de personal administrativo y mano de obra (peones). Esta última necesidad sería solventada con el traslado de algunos presos de la cárcel de Pamplona, quienes trabajarían en la construcción de la vía férrea. Se relataba así:

⁴⁶ *Gaceta de Santander*. Núm. 1507 (20 de agosto de 1881). p. 589.

⁴⁷ *Ibíd.*

“Las necesidades urgentes a que tienen que atender el gobierno por ahora, son: completar el personal de cuerpo de ingenieros y demás empleados de la empresa, hacer trasladar inmediatamente al campamento el cuerpo de zapadores y el de reclusos, hacer establecer la línea telegráfica de Bucaramanga, a Sabana de Torres por el camino de Paturia, y de ahí a Puerto Wilches, por el trazo del ferrocarril, solicitar del gobierno Nacional la traslación de la administración de Hacienda de Bocas del Dique a Puerto Wilches, conseguir un buque de vapor para el servicio de la empresa”⁴⁸.

Para el 12 de noviembre de 1880, Puerto Wilches se había establecido donde era la antigua casa del señor Pedro Rojas -quien había vivido allí desde 1840-. Este mismo señor firmó un contrato con el ingeniero Abelardo Ramos para la venta de unos árboles de cacao que se ubicarían en el trazo del ferrocarril. Dicho acuerdo establecía:

“Pedro Rojas da en venta al señor Abelardo Ramos 28 árboles de cacao que se hallan situados en el lugar elegido para el puerto del ferrocarril de Santander denominado Pájaros en la ribera oriental del río Magdalena, a razón de 50 centavos cada una.

Igualmente, queda obligado a no estorbar en manera alguna que se ejecute cualquier trabajo en el punto denominado para el establecimiento del puerto y construcción de la línea”⁴⁹.

Para abril de 1882, la línea del ferrocarril se extendía hasta el kilómetro 28 y el tendido de rieles alcanzaba los 300 metros. La preocupación del ingeniero encargado de las obras se centraba en poder agilizar al máximo los trabajos durante el invierno. La instalación de la línea era la única labor posible para realizar, puesto que otras labores como el movimiento de tierras en aquel periodo meteorológico resultaban bastante costosas, además de peligrosas. La empresa del ferrocarril contaba en ese momento con varios empleados, entre los cuáles figuraba: el ingeniero en jefe, 2 ingenieros auxiliares, uno adjunto, un mecánico, el proveedor, el guarda almacén de útiles, el tenedor de libros, el jefe de la guardia,

⁴⁸ *Ibíd.*, p. 22.

⁴⁹ *Cuentas y colección de actos oficiales.* p. 134.

el inspector local, 2 sobrestantes de primera clase, 3 sobrestantes de segunda clase, un carpintero maestro, un herrero maestro y 200 peones.

Con las construcciones cambiaron los paisajes por los que atravesaba la línea ferroviaria, puesto que se edificaron una serie de locales que servirían en adelante a la empresa del ferrocarril. Estas construcciones prestaban funciones de hospital, aserrío, residencia para algunos empleados, proveeduría, etc. (“hay pues en servicio 11 locales, donde hace 10 meses sólo existía una humilde choza, rodeada de bosques primitivos”⁵⁰). Así, existían entonces dos campamentos: el primero ubicado en Puerto Wilches (que recibió este nombre en “honor del magistrado santandereano que ha dado principio y constante empuje a la empresa del ferrocarril”), mientras que el segundo campamento estaba compuesto de dos casas construidas y un sembradío de pasto para el ganado al servicio de la empresa. Adicionalmente, existían dos pequeñas casas particulares, pertenecientes a dos familias que se habían establecido recientemente: sumaban 3 casas particulares en este sitio, contando la del señor Pedro Rojas.

Como consecuencias de las obras, iba en aumento el número de habitantes que se instalaban en las proximidades a la línea ferroviaria. Podría decirse en cierta medida que esta situación llegó a convertirse en una política de la empresa. Se anotaba entonces: “varias personas han venido a manifestar su propósito de establecerse en esta localidad, mediante algunas condiciones y se les ha ofrecido facilitarles los medios de hacerlo hasta donde sea dable. Se hace por lo mismo necesario que el poder ejecutivo dicte algunas medidas sobre colonización”⁵¹.

En consecuencia, la construcción del ferrocarril de Santander sirvió como propulsor del proceso de colonización en Puerto Wilches, el cuál fue erigido a la categoría de corregimiento a través del decreto del 24 de mayo de 1882.

⁵⁰ *Gaceta de Santander*. Núm. 1567 (23 de mayo de 1882). p. 829.

⁵¹ *Ibíd.*

“Artículo 1: créase el corregimiento de “Puerto Wilches” en el departamento de Soto, bajo la siguiente demarcación: por oriente, las posesiones denominadas “Del Conde”; por el occidente, el río Magdalena; hacia el Sur, la línea que por este punto limite la demarcación del corregimiento del Pedral conforme al artículo 99 de la ley política arriba citada; y por el norte, el río Lebrija”⁵².

En cierta medida, el año de 1882 fue un buen año para el desarrollo de la obra. En efecto, se logró avanzar en los trabajos, avanzando la trocha abierta al sitio Sabana de Torres con la ayuda del cuerpo de Zapadores y los reclusos provenientes de la cárcel de Pamplona. Allí la trocha se unió con el camino de Paturia. El 29 de septiembre de ese mismo año terminó la instalación de los rieles del primer kilómetro. Una vez se alcanzó esto, se procedió a realizar las pruebas correspondientes a la vía. Se anotaba además: “la postura de los rieles llegó ayer al fin del kilómetro primero como solamente se contaba con 500 metros tendidos desde febrero, resulta un avance de 700 metros. En este tramo se encuentra una curva de 400 metros de radio y un montón de 6 metros de luz”⁵³.

La primera locomotora se denominó General Wilches, en honor del gobernante que había contribuido de manera constante a la realización de este proyecto. Esta locomotora era de fabricación americana con cuatro ruedas motrices, con un diámetro de 40 pulgadas y una carretilla de dos ruedas colocadas atrás. Su peso alcanzaba las diez toneladas; funcionaba con una presión de 100 libras de vapor y remolcaba hasta 35 toneladas con una velocidad de 15 millas por hora⁵⁴.

“Antes de autorizar el paso de la locomotora por este tramo se comprobó pasando repetidas veces un carro inglés de cuatro ruedas cargado de rieles con peso total de 23.000 libras o sean 5.750 por rueda, prácticamente el mismo que gravita sobre cada rueda, motriz de la locomotora”⁵⁵.

⁵² *Cuentas y colección de actos oficiales*. p. 107

⁵³ “Segunda visita realizada por Solón Wilches al ferrocarril de Santander”. *En: Cuentas y colección de actos oficiales*. p. 27

⁵⁴ *Gaceta de Santander*. Núm. 1611 (2 de noviembre de 1882). p. 1006.

⁵⁵ *Ibíd.*

En una serie de comunicados enviados por Solón Wilches a la asamblea legislativa se exaltaban los trabajos hechos por el ingeniero Abelardo Ramos. La noticia acerca de la culminación y prueba del primer kilómetro de vía férrea fue recibida con gran satisfacción. Ésta se aprecia en una nota publicada en 1882 por parte de la Asamblea Legislativa de Santander con fecha de 1 de octubre. La nota de felicitación a la letra decía:

“La Asamblea Legislativa dirige hoy a los habitantes una entusiasta felicitación, por el progreso que se ha alcanzado en los trabajos del ferrocarril de Soto al Magdalena; envía un voto de gratitud y aplauso en nombre del pueblo que representa y una voz de aliento a los incansables obreros que a costa de privaciones y sacrificios preparan para el Estado días de paz y de progreso en el porvenir”⁵⁶.

Adicionalmente a la felicitación dada por la Asamblea Legislativa, acordó ésta nombrar una comisión de miembros de la misma corporación para la realización una visita y la presentación del respectivo informe. Dichos inspectores fueron escogidos a través de una votación que dispuso el ciudadano presidente, dando como resultado la escogencia de 3 inspectores:⁵⁷

- Abdion Espinosa
- Moisés García
- Camilo Rincón

Luego de realizada la inspección, el informe fue presentado por los inspectores en los siguientes términos:

“hemos expresado felizmente con el ciudadano presidente, de inspeccionar los trabajos del ferrocarril de Santander. Hemos quedado completamente satisfechos de la buena organización y adelanto de los trabajos de tan importante obra [...] Felicitamos pues al Estado por la magnífica situación en que se halla la empresa y excitamos a todos nuestros conciudadanos

⁵⁶ *Gaceta de Santander*. Núm. 1602 (3 de octubre de 1882).

⁵⁷ *Cuentas y colección de actos oficiales*. p. 229.

*amantes del progreso, a que le prestan el concurso moral que obras de esta talla necesitan para su pronta realización. Quiera Dios que la paz se conserve incólume, y no muy tarde oiremos en Bucaramanga, el simpático pitar de la locomotora General Wilches, que hoy recorre los 2 kilómetros de ferrocarril construidos*⁵⁸.

Este tramo de la vía se abrió al servicio público en el mes de septiembre. Un mes después, el 19 de octubre, se expidió la Ley 24 de 1882, la cual declaraba en servicio esta porción de ferrocarril: “Artículo 1: Destinase al servicio público la porción del ferrocarril de Soto que se vaya construyendo, ya la parte de vía de rieles, ya el trayecto que se pueda usar como camino de herradura, formad por la línea de dicho ferrocarril, vía que se declara central”⁵⁹. Adicionalmente, se fijaron las tarifas de peaje y bodegaje para carga y reses.

Productos como el plátano, panela, yuca, maíz y carne estaban exentos del pago de peajes, al igual que el armamento o cualquier otro elemento perteneciente al gobierno nacional o al Estado Soberano de Santander. Buena parte del dinero de peaje y servicio de bodegaje sería destinado para contribuir a la financiación del ferrocarril.

Paralelamente, con el progreso de los trabajos se requirió la instalación de una línea telegráfica que mantuviera una comunicación constante, y sobre todo rápida, entre los puntos extremos de la vía. Por este motivo, se firmó un contrato entre el la administración nacional, el Estado de Santander y una empresa particular, la cual se comprometía a asumir los gastos que deparara la instalación de dicha línea. Este contrato estaba compuesto por nueve artículos. En lo que respecta a la parte técnica, el contrato estipulaba que los postes debían ponerse a 50 metros uno del otro, de viendo “establecerse por toda la línea o trayecto del ferrocarril[.]

⁵⁸ *Ibíd.*, p. 230.

⁵⁹ *Ibíd.*, p. 5.

de manera que los guardas e inspectores pudieran recorrerla fácilmente y vigilarla desde el camino mismo sin necesidad de desviarse en parte alguna”⁶⁰

El entusiasmo por los adelantos en las obras del ferrocarril a finales del año de 1882, condujo al presidente del Estado Soberano de Santander a afirmar: “Está hoy asegurada la más grande obra, asiento o base del sistema de vías férreas, o si se quiere, el árbol genealógico de los ferrocarriles que vendrán desarrollándose en el interior de la República”⁶¹. Ciertamente los avances en el enriado sobrepasaron los dos kilómetros, y la trocha abierta hasta Sabana de Torres llegaba ya al kilómetro 42. En el segundo informe -hecho luego de la visita practicada por Solón Wilches para diciembre de 1882- contiene una descripción detallada de varios aspectos y elementos, tales como: el almacén, el telégrafo, el material rodante, el estado de la vía, y los libros de contabilidad que se estaban llevando en ese momento. Se concluía entonces que la administración hecha por el señor Abelardo Ramos en el ferrocarril había sido bastante buena, pues no se encontró ningún tipo de inconvenientes. Resaltaba que las cuentas con respecto a los gastos del ferrocarril eran bastante claras, pues se contaba con los libros contables en orden⁶².

Hasta este momento el proyecto para construir el ferrocarril atravesaba por su mejor buen momento. Sin embargo, una serie de eventos malogrados convertiría una vez más el proyecto de construcción en un anhelo lejano de progreso y esperanza.

⁶⁰ *Ibíd.*, p. 21.

⁶¹ *Informe del Presidente del Estado a la Asamblea Legislativa*. 1882. p. 9-11.

⁶² *Cuentas y colección de actos oficiales*. p. 26

2. LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE SANTANDER (1883-1899)

2.1 CONSTITUCIÓN DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL

El 14 de septiembre de 1883 se constituyó, en Socorro, la compañía anónima del ferrocarril de Santander por medio de las escrituras de asociación N° 270. En estas escrituras están registradas las acciones correspondientes a cada uno de los socios, distribuidas de la siguiente forma⁶³:

Tabla 2. Socios de la Compañía del Ferrocarril de Santander

SOCIOS	ACCIONES (por valor de 500 ps c/u)
A. Mujica	2 acciones
Abelardo Ramos	5 acciones
Alejandro Pérez y Compañía (de Barranquilla)	10 acciones
Antonio Roldán	5 acciones
Carlos José Delgado	1 acción
Carlos Nicolás Rodríguez	1 acción
Casa de Comercio	1 acción
José María y E. Cortés (de Bogotá)	
Coronel Aníbal Carvajal	1 acción
Crisóstomo Herrera	20 acciones
Dámaso Zapata	8 acciones
Demetrio Cruz	2 acciones
Dimas Atuesta	3 acciones
Francisco Ordoñez	8 acciones
Francisco Velásquez (hijo)	10 acciones
General Solón Wilches	10 acciones
Gregorio Mantilla	5 acciones
Ignacio Rivero	1 acción
José de Jesús Rodríguez	1 acción
José Domingo Reyes	2 acciones
Luis Reyes	4 acciones
Moisés García	1 acción
Nepomuceno Toscano	4 acciones
Nicolás Rodríguez	1 acción
Próspero C. Azuero	1 acción
Rodolfo Rueda	1 acción
Torcurato Carreño	1 acción

⁶³ *Cuentas y colección de actos oficiales*. p. 46.

Dentro de los socios de la recién creada compañía del ferrocarril se encontraban hombres importantes de la vida política, como por ejemplo, Crisóstomo Herrera, quien era dueño de 20 acciones (es decir, el mayor número de acciones que un socio poseyera entre todos los miembros de la compañía). Seguido del señor Herrera se encontraba el general Solón Wilches -con 10 acciones-, quien fue uno de los impulsores del ferrocarril y Presidente del Estado Soberano de Santander. A Wilches lo seguían Dámaso Zapata (quien era el agente fiscal del Estado para 1881) con 8 acciones, Antonio Roldán (el secretario de Hacienda para el año de 1886) con 5 acciones, y finalmente, Torcurato Carreño, con 1 acción. En efecto, los socios mayoritarios fueron empleados públicos. El caso más representativo fue el de Solón Wilches, quien se convirtió pronto en el presidente de la Compañía.

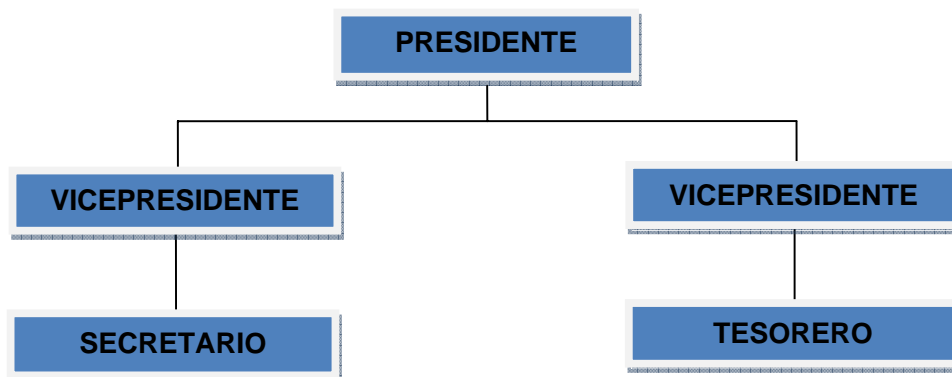
Esto hace pensar que en el Estado no existían empresarios con capital suficiente como para realizar una inversión superior a los 10.000 pesos, que representaban las acciones de Wilches. Igualmente, esta situación sugiere la posibilidad de manipulación -o monopolización en cierta medida- de la compañía del ferrocarril por parte de algunos empleados públicos. Sobresale el hecho que las escrituras incluyeran el decreto mediante el cual el Presidente del Estado ordenaba la creación de la compañía del ferrocarril. En septiembre de de 1883, en la capital del Estado Soberano de Santander, Solón Wilches emitió un decreto a través del cual se procedió a la creación de una corporación que en adelante sería la encargada del trazado y construcción del ferrocarril de Santander. El decreto lo ordenaba en los siguientes términos: "Artículo 1: procédase a la organización de una sociedad anónima de carácter permanente, cuyo objeto será llevar a cabo la construcción del ferrocarril y se denominará COMPAÑÍA EMPRESARIA DEL FERROCARRIL DE SANTANDER"⁶⁴.

Esta compañía debía estar compuesta por el Estado de Santander y todos los socios accionistas particulares que estuvieran interesados en formar parte de ella.

⁶⁴ *Gaceta de Santander*. Núm. 1677 (11 de noviembre de 1883). p. 1267.

Adicionalmente, esta compañía tendría una junta que estaría a cargo de asumir la dirección de la obra. Dicha junta estaría compuesta por:

Figura 3. Junta Directiva de la compañía del Ferrocarril de Santander⁶⁵



De esta manera, la construcción del ferrocarril de Santander se convirtió en la responsabilidad de una empresa de carácter mixto, dejando de ser una obra de exclusividad del Estado Soberano de Santander y la administración nacional. La junta o consejo directivo de la compañía estaría compuesto por el presidente, su secretario, el tesorero y el contador. Las reuniones de esta junta serían una vez por año y los socios podían hacerse representar a través de una carta o un telegrama. El sistema de votaciones era el siguiente:

1-20 acciones \Rightarrow 1 voto
20 acciones en adelante \Rightarrow 1 voto por cada 3 acciones

La consecuencia clara de tal sistema era que, aquellos socios que tuvieran más acciones tenían la posibilidad de manejar las elecciones a la hora de tomar decisiones importantes en la compañía del ferrocarril.

⁶⁵ *Cuentas y colección de actos oficiales*. p. 50.

El decreto de septiembre de 1883 estipulaba también los Estatutos Generales que regirían la compañía empresaria del ferrocarril de Santander. Dichos estatutos eran citas del código civil y al código de comercio. (Ver anexo 2). Estos estatutos podían ser modificados de acuerdo al criterio de la Junta Directiva, aunque el poder ejecutivo tenía facultad para modificarlos. De otro lado, este decreto señalaba que el mínimo de capital de la compañía era de 1000000 y el máximo de 20000000; el valor de cada acción era de 500 pesos. El gobierno del Estado tenía invertidos 1000000 en acciones. El Estado Soberano garantizaba a los empresarios que invirtieran en el ferrocarril rendimientos anuales cercanos al 7%, al igual que exenciones de impuestos; éstos tendrían iguales derechos y obligaciones en proporción de sus acciones. Asimismo se declaró la exención al servicio militar para los trabajadores que ayudaran a continuar con los trabajos.

No obstante, en el corazón del Estado Soberano de Santander se desataba otro acontecimiento que influiría de forma decisiva sobre las obras del ferrocarril de Santander: la guerra civil. El 14 de agosto de 1884, los radicales de la población de Floridablanca se levantaron en contra de Solón Wilches. Esta situación se inicio con el desarme, seguido de la detención del Alcalde. Esto dio pie al alzamiento posterior de los radicales de todo el Estado, pues la intención que los guiaba era conseguir el control total del territorio. Para ello habían escogieron la vía armada. Ciertamente la guerra había sido aprobada en numerosas juntas secretas, luego de que Wilches se viera inmerso en la manipulación de los votos a favor de su candidato Francisco Ordoñez en las elecciones de julio 17de 1884. “A esa contienda electoral el ala radical había presentado el nombre de Eustorgio Salgar para presidente del Estado, mientras que Solón Wilches había nominado a Francisco Ordoñez, socio suyo en la recién creada empresa del ferrocarril. A pesar de la evidente mayoría radical en el Estado, el triunfo fue para los wilchistas y la guerra se desató”⁶⁶.

⁶⁶ BAYONA Sarmiento, Manuel y NIÑO, Judith. *Op. Cit.*, p. 70.

En el transcurso del enfrentamiento, el corregimiento de Puerto Wilches fue abandonado por completo, tal y como lo informó la comisión científica⁶⁷. Así, el devenir de la guerra impidió el desarrollo en las obras del ferrocarril, y por ende, la consolidación de la empresa del ferrocarril de Santander que había sido constituida para 1883. Consecuentemente, “la guerra había reducido a dos, las fundaciones a lo largo de los 43 kilómetros [de la línea ferroviaria,] en cada una de las cuales languidecía una reducida familia”⁶⁸. Lo poco que se había logrado alcanzar años anteriores quedó completamente abandonado. Se inició así el proceso de liquidación de Compañía Empresaria del Ferrocarril de Santander, antes de su funcionamiento, lo que resultaba irónico. Las condiciones del Estado no resultaron propicias para el funcionamiento de la compañía que tenía como objetivo la construcción definitiva del ferrocarril. Santander no resultaba ser un territorio seguro en el cual invertir y menos en una obra que requería de grandes inversiones de dinero.

A partir de entonces se adoptó el sistema de contratos parciales para la ejecución de algunas obras en el ferrocarril de Santander. Luego de todos estos inconvenientes, que fueron consecuencia de la guerra iniciada en 1884, se suscribió un contrato con Manuel Cortissoz⁶⁹ con el fin de continuar con los trabajos de la línea ferroviaria. En dicho contrato, Cortissoz se comprometía a llevar la instalación de los rieles hasta Sabana de Torres y a construir una línea telegráfica y un camino de herradura paralelos a la vía, en un plazo mínimo de 2 años. En éste se anotaba: “Manuel Cortissoz se compromete a terminar hasta el kilómetro sexto, campamento del vaivén [...] Artículo 5: A reparar todos los daños que tengan los aparatos y máquinas pertenecientes a la empresa del ferrocarril de Santander”⁷⁰.

⁶⁷ Esta era una comisión formada por una serie de ingenieros que estuvieron en su momento encargados de rendir un informe minucioso acerca de las obras del ferrocarril.

⁶⁸ Esta es una cita tomada del informe de la comisión científica al que se hará referencia más adelante.

⁶⁹ Cortissoz fue miembro de una importante familia de judíos residentes en Barranquilla y gestores de varios trabajos de vías del país

⁷⁰ *Cuentas y colección de actos oficiales*. p. 23.

Surgieron pronto otra serie de inconvenientes: las dificultades económicas y los continuos problemas con los trabajos mantuvieron paralizadas las obras por un buen tiempo. Tal y como lo expresó el Presidente hacia finales de 1885: “La obra se encuentra en completo abandono...los edificios y materiales existentes en Puerto Wilches corren peligro de perderse”⁷¹. El panorama que presentaba el corregimiento de Puerto Wilches no resultaba ser el más propicio para la culminación de las obras del ferrocarril; esto quedó comprobado con el fracaso del acuerdo firmado con Cortissoz. Por tal motivo se suscribió un nuevo contrato para la culminación del ferrocarril. Este era un acuerdo con el ingeniero Abelardo Ramos, convenido en el mes de diciembre de 1885. Este ingeniero debía desplazarse en la mayor brevedad posible al lugar para poner bajo custodia los materiales del ferrocarril, ordenándose que:

“se trasladase a la mayor brevedad allí para poner en seguridad los materiales de construcción del ferrocarril hoy abandonados y en inminente peligro de perderse, recoger los útiles y herramientas extraviadas durante la revolución, o por lo menos tomar informes de los lugares donde se hallaren”⁷².

A través de un decreto emanado por el jefe civil y militar del Estado de Santander se estableció como necesidad la creación de una comisión, a causa de los enfrentamientos ocurridos en 1884, y el completo abandono de las obras y demás dependencias del ferrocarril. El objetivo de esta medida era saber las condiciones en las que se encontraban las obras del ferrocarril, presentándose un informe para dictar en adelante las políticas que sirvieran como correctivos a esta situación. Dicho decreto establecía: “Artículo 1: Créase una comisión científica, que se trasladará a Puerto Wilches, con el objeto de practicar una inspección ocular en la obra del ferrocarril de Santander”⁷³. Esta comisión científica estuvo conformada por Hermógenes Wilson y el general Enrique Morgan, quienes provenían de otros lugares. Su labor consistía básicamente en observar *in situ* el número de

⁷¹ *Gaceta de Santander*. Núm. 1791 (15 de diciembre de 1885). p. 1815.

⁷² *Gaceta de Santander*. Núm. 1792 (20 de diciembre de 1885). p. 1816.

⁷³ *Gaceta de Santander*. Núm. 1797 (29 de enero de 1886). p. 1837.

kilómetros construidos, el estado de las instalaciones portuarias, la cantidad de herramientas y materiales disponibles, maquinaria, estaciones, etc. La comisión salió efectivamente el 8 de febrero, y terminó la labor dos meses después.

El informe de la comisión señaló las buenas condiciones para la navegabilidad del río Magdalena. Adicionalmente, los extranjeros encargados de la labor estuvieron de acuerdo con el trazo de la vía desde Puerto Wilches hasta Sabana de Torres, si bien indicaron el mal estado en el que se encontraba la vía, debido a la maleza que la invadía. Asimismo, se hizo énfasis sobre el estado de los trabajos ya realizados y sobre otros asuntos: “en el 3 kilómetro, 193 metros de carrilera. [...] Hay solo dos fundaciones a lo largo de los 43 kilómetros en cada una de las cuales languidece una reducida familia. El desierto, esto es, la soledad y el dominio absoluto por las selvas”⁷⁴. En la memoria realizada por el Secretario de Hacienda al Gobernador del Departamento para el año de 1888, se hizo referencia a la inspección hecha por la comisión científica y se anotó: “la comisión cumplió escrupulosamente su cometido y rindió un informe claro y detallado que se registra en los suplementos de gacetas N° 2 a 4 de dicho año”⁷⁵.

Por otra parte, durante este mismo período, se había dispuesto la organización de una compañía que se encargaría de la construcción y explotación de un camino de herradura desde Bucaramanga hasta Sabana de Torres, sobre el trazo del ferrocarril de Santander. Apenas de emitió el decreto (con fecha de 27 de enero de 1886 y publicado en la gaceta N° 1803) se procedió a hacer lo necesario para llevar a cabo la firma del contrato. En dicho decreto, se estipulaba que el gobierno tomaría por su cuenta 50 acciones de a 1000 pesos, pagaderas en 18 mensualidades contados desde el primero de mayo del mismo año. El Secretario de Hacienda, junto con Reyes González y Juan M. Dávila, acordaron la constitución de la compañía constructora del camino de herradura a Sabana de

⁷⁴ Suplemento N° 3 *En: Gaceta de Santander*. Núm. 1797 (21 de abril de 1886). p. 9.

⁷⁵ *Memoria del Secretario de Hacienda al Gobernador del Departamento Nacional de Santander en 1888*. Bucaramanga: Imprenta del Departamento. s.f., p. 13.

Torres, que en adelante sería la encargada también de llevar a cabo las obras del ferrocarril de Santander:

Dicho contrato estipulaba la apertura de un camino de herradura desde el punto denominado Sabana de Torres hasta la aldea de Puerto Wilches, a orillas del río Magdalena siguiendo el trazado del ferrocarril. Adicionalmente, se estipuló que el capital necesario era de 100.000 pesos divididos en 100 acciones, de las cuales el gobierno departamental se hizo cargo de 35, en tanto que las demás fueron destinadas para ofrecerlos al público. Se acordó tomar las acciones que no se pudiesen vender, distribuyendo la mitad para el gobierno y dos cuartas partes para cada socio. Asimismo se pactó emitir y distribuir nuevas acciones en la misma proporción, llegado el caso que el capital presupuestado no bastara para la realización de la empresa. Por su parte, la administración nacional se comprometió a suministrar mensualmente las cantidades necesarias para atender los gastos que demandaran los trabajos. Más tarde esta compañía se convertiría en la nueva empresa del ferrocarril bajo el nombre de “Compañía Constructora del Camino de Herradura a Sabana de Torres”⁷⁶. De ese modo, los trabajos iniciaron para mediados del mes de mayo de 1886.

Posteriormente, el gobierno departamental contrató de nuevo con Abelardo Ramos la ejecución de algunas obras en Puerto Wilches y en el ferrocarril. Dicho contrato apareció publicado en la Gaceta N° 176 de 16 de noviembre de 1886. Sin embargo, el ingeniero no cumplió lo acordado en este contrato; no se pagó ningún tipo de indemnización dado que no se habían empezado los trabajos acordados. Al parecer, fueron firmados otros contratos pero sin ningún éxito. Todos estos intentos fallidos llevaron a la liquidación definitiva de la Compañía Empresaria del Ferrocarril creada en 1883. A través de un decreto emitido el 24 de enero de 1888 (publicado en la Gaceta de Santander N° 2018) se convocó para el día 20 de marzo de ese mismo año una reunión general de accionistas de la empresa del

⁷⁶ *Gaceta de Santander*. Núm. 1803 (27 de enero de 1886). p. 1836.

ferrocarril de Santander. El informe del Secretario de Hacienda al Gobernador del Departamento de Santander con capital en Bucaramanga dio a conocer que: “Reunida ésta en la fecha señalada, se acordó la liquidación de la Compañía y como esta no alcanzó a funcionar se dispuso por resolución de dicho despacho, la devolución de los instalamentos que fueron consignados por algunos de los accionistas”⁷⁷.

Resaltaba el hecho que la creación de la Compañía Empresaria del Ferrocarril fue un verdadero fracaso. Si bien el objetivo de aquella era terminar de manera satisfactoria el ferrocarril, nunca se alcanzó. Nuevamente el proyecto de construcción del ferrocarril se quedó en el papel. La decisión de liquidar la compañía fue sentida como una frustración más que venía a sumarse a la lista de todos los intentos fallidos por construir la obra redentora del Departamento. A esto se sumaba que el Gobierno del Departamento firmó un convenio con el ferrocarril de la Sabana para prestar la locomotora “General Wilches”, que era la única que poseía el ferrocarril de Santander. La entrega se hizo oficial en abril de 1888. El alcalde de puerto Wilches señaló al respecto que “la cesión de la locomotora, bien que en calidad de préstamo, implica aplazamiento indefinido de la continuación de los trabajos de la obra más importante para el progreso santandereano”⁷⁸.

Hasta este momento, la obra esperanzadora y redentora del departamento de Santander había sido una montaña rusa. Para este período se encontraba en el nivel más bajo debido a los inconvenientes que produjo el enfrentamiento iniciado en 1884, y al desacierto a la hora de crear una compañía empresaria que solo obedeció a los intereses de unos pocos que pretendieron monopolizar el ferrocarril. A pesar de esta situación, un nuevo intento surgió a través de la ordenanza N° 3 de 1890. El Congreso, a través de la Ley 50 de 1890, facultó al Gobernador del Departamento para que fomentara con fondos del Departamento o

⁷⁷ *Memoria del Secretario de Hacienda... Op. Cit.*, p.11.

⁷⁸ *Ibíd.*, p. 2943.

contratara con empresarios particulares, la continuación de las obras del ferrocarril. El 18 de octubre de 1890, el gobierno nacional y la firma “Enrique Cortes Y Cía.” de Londres suscribieron un contrato, aprobado a través de la Ley 47 de 1890, con el fin de llevar a “feliz término” esta obra tan anhelada por el pueblo santandereano en un lapso no superior a 6 años. Unos meses más tarde, los empresarios ingleses pasaron una petición de prórroga por 8 meses para la entrega de los estudios preliminares. Este sería el inicio de la cancelación del acuerdo hacia mediados de 1892.

A pesar de que el gobierno nacional ofreció rubros para financiar las obras, nada se pudo adelantar. Entre estos se encontraban las rentas de degüello y de aguardiente del departamento de Santander, así como un porcentaje de lo recogido en las aduanas del Atlántico, conformadas por las cajas de Cartagena, Santa Marta, Riohacha y San Andrés. Los fracasos anteriores, unidos a la dificultad para conseguir préstamos en el mercado internacional, creaban en el ambiente político y social del Departamento un clima de incertidumbre⁷⁹.

2.2 UNA “NUEVA ESPERANZA”

Nuevamente, surgió una esperanza. Esta vez fue por cuenta del contrato que firmarían la “Casa Punchard Mac Taggart Lowther y Cía.” junto al Gobierno Departamental para llevar a cabo de una vez por todas, la construcción de la obra que salvaría el comercio toda una región. ¿Cómo aconteció esto? En la Revista de los Anales de Ingeniería del mes de enero de 1893, se hallaba un telegrama enviado por el Secretario de Hacienda del Departamento, el señor Roso Cala, informando el nombramiento del ingeniero Abelardo Ramos como ingeniero consultor en las obras de construcción del ferrocarril con la compañía antes mencionada. A dicho telegrama el ingeniero Ramos respondió de manera positiva,

⁷⁹ BAYONA Sarmiento, Manuel y NIÑO, Judith. *Óp. Cit.*, p. 76.

quedando este como ingeniero consultor y enviando especificaciones sobre las obras del ferrocarril, puesto que esta compañía había enviado la propuesta de construcción. Dicha compañía tenía experiencia en la construcción de vías férreas. La compañía envió sus ingenieros al lugar donde se hallaba el ferrocarril realizando inicialmente inventarios y diseño de planes de acción para llevar a feliz término el ferrocarril. La idea era que Ramos revisara estos planes y diera su concepto al respecto.

La propuesta encerraba 4 aspectos fundamentales, según lo expreso Ramos:

Naturaleza de la línea para su construcción. En este ítem se hacía referencia básicamente a las líneas del ferrocarril, su longitud, y otras cuestiones de tipo técnico. Ramos señaló que con algunas correcciones estas obras resultarían menos costosas.

El precio y ejecución de las obras. Ramos aconsejaba que era mucho mejor si desde el principio se hiciera un ferrocarril de calidad, es decir: “con obras definitivas y permanentes”, con el fin de reducir en un buen porcentaje los gastos de conservación y explotación. Además hizo una aproximación en los valores por kilómetro a construir teniendo en cuenta las características topográficas para cada tramo de ferrocarril, dando como resultado 6.245.417 pesos. La compañía exigía 1.300.000 libras esterlinas, que en pesos eran 6.500.000. La diferencia con el presupuesto adoptado por Ramos era de 254.583 pesos o 1.249.083 libras esterlinas, argumentando que si la compañía rebajaba se daría luz verde en la construcción del ferrocarril.

Sobre el empréstito: para la construcción del ferrocarril con esta compañía se hacía necesario un empréstito. Con respecto a este asunto Ramos comentaba que dicho empréstito debía tener inicialmente un descuento del 20%:

“según la propuesta del señor Ridley, el capital que la construcción requiere se obtendrá por medio de un empréstito que deberá sufrir un descuento inicial que el supone ser del 20%. Buscando cual es el capital que disminuido en un 20%, da la suma de 1.249.083 libras esterlinas que arroja mi anterior presupuesto, el resultado es que se necesita contratar un empréstito de 1.561.364, suma que representaría el valor del ferrocarril”⁸⁰.

El interés de este empréstito era del 6% anual, cancelándose anualidades de 118.677 pesos, pagando capital e intereses. En seguida el ingeniero Ramos realiza un cálculo señalando que en 26 años y 4 meses se pagaría esta deuda y que los sacrificios debían hacerse durante su construcción, ya que durante el período de funcionamiento este pagaría la deuda.

Especificaciones: la compañía constructora había tomado como base las especificaciones que habían sido elaboradas en la construcción del ferrocarril de Antioquia.

Sin embargo, existía un punto en el que Ramos no coincidió y es en los 99 años de privilegio brindados señalando al respecto:

“el sistema de subvencionar la obra, generalmente con más del 50% de lo que cueste y dejar a la compañía empresaria el usufructo por 99 años, conduce a privar a dos o tres generaciones de la posesión de la línea, y elimina, en absoluto, el conveniente uso de los elementos que desarrolle la misma obra”⁸¹.

El 26 de diciembre de 1892, se firmó el contrato de construcción del ferrocarril de Santander con la “Casa Punchard Mac Taggart Lowther y Cía”. En este contrato la compañía empresaria se obligaba a construir el ferrocarril de Santander, desde Puerto Wilches, en la ribera derecha del río Magdalena, hasta la ciudad de Bucaramanga. Este contrato al igual que los anteriores, brindaba una serie de beneficios, entre ellos el hecho de ceder todo lo perteneciente al ferrocarril, es

⁸⁰ *Revista Anales de ingeniería*. Núm. 61 (enero de 1893). Rollo N° VFDU1-962. Biblioteca Nacional. P. 10.

⁸¹ *Ibíd.*, p. 12.

decir kilómetros de vía construidos con anterioridad y materiales de construcción. El valor que el gobierno departamental pagaría por la ejecución de la obra era de 1.250.000 libras esterlinas. Por este valor, quedo estipulado que se pagaría el 6% de interés anual. Este interés sería garantizado por el gobierno de la siguiente manera: las dos terceras partes con el producto de las unidades necesarias de la renta de aduanas (de Cartagena, Santa Marta y Riohacha), y la tercera parte restante con el producto de la renta de aguardientes del Departamento. Las cantidades del empréstito se pagarían proporcionalmente y en efectivo.

Adicionalmente, el plazo estipulado era de 5 años: 2 años para la construcción del tramo hasta peñas blancas, 1 año desde peñas blancas al río Cáchira y 2 años de Cáchira a Bucaramanga. Este plazo iniciaba desde el 1 de abril de 1893, que sería el día para el inicio de las obras y sería modificado solo en caso de guerras. De otro lado, se nombrarían 2 representantes en Inglaterra, uno de ellos sería el ingeniero consultor nombrado por los contratistas y un agente oficial nombrado por el Departamento. El ingeniero consultor tendría un representante denominado ingeniero residente que sería el encargado de inspeccionar directamente el desarrollo de las obras, pues el ingeniero consultor debía estar en Londres. Por su parte el agente oficial tendría a su cargo un ingeniero oficial. Ahora bien, en lo que respecta a los trabajadores del ferrocarril, estos tendrían privilegios, en los que destacan la exención de pagos de servicios y de impuestos “siempre y cuando conserven estricta neutralidad con relación a la política del país”. La entrega del ferrocarril sería cada 10 kilómetros, luego de la entrega del tramo hasta Sabana de Torres.

Este contrato es bastante extenso y minucioso en las especificaciones, pues ocupaban una buena cantidad de páginas en la Revista Anales de ingeniería. Resalta el interés por parte del gobierno departamental y nacional en conjunto con la compañía constructora sobre la ruta a seguir en la construcción del ferrocarril, maquinarias, materiales, condiciones del préstamo, valor del kilómetro a construir,

personal adscrito a las obras. Todo esto daba cuenta de la experiencia que tenía la “Casa Punchard Mac Taggart” en la construcción de vías férreas, pues que se tiene registro de su labor en la construcción de estas. Un ejemplo fue el ferrocarril de Antioquia. Adicionalmente, generaba en el gobierno nacional y departamental una sensación de confianza y esperanza, con el anhelo de convertir el departamento de Santander en una región próspera comercialmente. Los trabajos iniciaron dos meses antes de la fecha establecida en el Contrato con la llegada a Puerto Wilches de ingenieros y obreros. Entre las primeras tareas hechas por este personal se encuentra el inventario de materiales dejados por la Compañía creada en 1883, el retiro de la maleza -que había avanzado en el lapso que las obras estuvieron paralizadas- diseñar los planes de acción para la construcción del ferrocarril.

No obstante, toda esa felicidad y esperanza se vio empañada debido a la cancelación de este contrato. Las causas de la cancelación del mismo con la compañía de Londres tienen relación con la dificultad del departamento para la consecución del empréstito por la cantidad pactada en el contrato.

“Por circunstancias difíciles que los contratistas no pueden allanar, que se les han presentado para su consecución, no pueden obtenerlo, han convenido en transigir o rescindir los citados contratos de construcción y de empréstito [...] desde el día 1 de diciembre de 1893”⁸².

La cancelación de este contrato, al igual que los demás contratos firmados y cancelados, repercutió en el tesoro público en virtud que se tuvo que pagar una indemnización. Tal y como lo mencionaba el Gobernador de Santander en el informe a la Asamblea Departamental en 1896 cuando se refería a las obras del ferrocarril: “Estos han sido siempre bien intencionados, si no fructuosos y han

⁸² *Gaceta de Santander*. Núm. 2716 (11 de enero de 1894). p. 5617.

costado al tesoro público regional sacrificios de consideración”⁸³. La indemnización pagada a la Casa Punchar Mac Taggart y Cía por concepto del contrato cancelado era de 93.943.80 pesos. Adicionalmente se tuvo que pagar a los ingenieros 300 libras esterlinas para que regresaran a su país, cuando su tiempo de servicio en el país no había llegado a los 3 meses. Finalmente, este informe dejaba claro que era bastante difícil, si no imposible, que el gobierno departamental se hiciera cargo por completo de las obras del ferrocarril, puesto que:

“El sistema de administración es ocasionado a lentitudes, desgreños y despilfarros, la indolencia burocrática es la menos apropiada para dirigir trabajos en que se necesita energía constante y celo por los intereses que se tienen entre manos. Además la cuestión es de recursos, y a pesar de la buena situación fiscal del departamento, este no podría sin descubrir o suspender los demás ramos del servicio público, urgentes e indispensables, emplear las rentas en una obra tan costosa”⁸⁴.

De esta manera, terminó el contrato firmado con la “Casa Punchard Mac Taggart” de Londres, en un verdadero fracaso. La situación era una constante en el proceso de construcción del ferrocarril de Santander, la cual hacía que el tesoro del departamento llevara la peor parte. El informe de 1896 refuerza la idea de la mala administración del proyecto de construcción del ferrocarril de Santander desde sus inicios con la firma de los primeros contratos.

2.3 OCASO DE FIN DE SIGLO

El gobierno departamental se negó a ver paralizadas de forma definitiva las obras del ferrocarril. Era apenas lógico que después de haberse hecho una inversión tan grande se pretendiera finiquitar el proyecto del ferrocarril de Santander. De esta manera, el gobernador de entonces -José Santos- decretó de manera transitoria la

⁸³ *Informe del Gobernador a la Asamblea departamental. Informe del ramo de Hacienda.* Bucaramanga: Tipología mercantil, 1896. p. 11

⁸⁴ *Ibíd.*, p. 13

prolongación de los trabajos en el ferrocarril. Desde el 1 de diciembre de ese mismo año, los empleados se encargaron de conservar lo que ya estaba realizado y adelantar un poco, en la medida de las circunstancias. Este era solo el primer paso de la intención del gobernador de ponerse de acuerdo con el gobierno nacional. El propósito del administrador lo había expresado claramente: “con los datos que suministre la experiencia y el concurso de la opinión sensata, proceder en común con el gobierno nacional, a contratar la terminación del ferrocarril de un modo serio y con éxito seguro”⁸⁵.

No obstante, la tarea no era tan fácil, puesto que después del fracaso con la compañía Punchard Mac Taggart el Departamento atravesaba por una situación de dificultad financiera. A esto se le sumó el hecho de no poder concretar un acuerdo con el gobierno, pues este se hallaba centrado en otros asuntos. Esta condición hizo que el Gobernador decretara la reducción de personal a partir del 16 de mayo, quedando únicamente el ingeniero director, 4 empleados y 15 peones. Este escaso personal formó una sección que tenía como función rectificar el trazado hasta Sabana de Torres y Puerto Santos; además debía custodiar los trabajos realizados, la maquinaria y materiales que existían hasta ese momento. Posteriormente, un decreto ordenó el cese de trabajos de manera definitiva para la construcción del ferrocarril de Santander. Del personal que había quedado en la reducción ordenada en mayo de 1894, sólo quedó en Puerto Wilches el guarda almacén, auxiliado por el inspector de policía y el celador. El primero junto con la ayuda del inspector debía hacer inventarios de las herramientas, útiles y mobiliarios que se encontraban en el sitio de las obras para ser recogidos y guardados en un almacén. Para finales de 1894, el ferrocarril de Santander solo tenía un empleado.

El año de 1895 se caracterizó por ser un año en el que se desató otra guerra, en la que los liberales se levantaban nuevamente en contra del gobierno. Tal

⁸⁵ *Gaceta de Santander*. Núm. 2702 (18 de noviembre de 1893). p. 562.

enfrentamiento se gestó también en el Departamento de Santander. Las consecuencias, una vez más, se sintieron sobre el fracasado proyecto del ferrocarril de Santander. La ilusión de prosperidad económica para el Departamento santandereano de años anteriores se dejó de lado, pues los gobiernos nacional y departamental se centraron en la defensa de sus ideales. Adicionalmente no había mano de obra, pues los hombres eran reclutados para la defensa de la república, y los dineros del tesoro público se destinaban a la compra de municiones y de equipos para los enfrentamientos. Al respecto, Bayona y Niño señalan que “las vías entonces, eran importantes en la medida en que permitieran la comunicación con sitios donde se atrincheraban los revolucionarios; la exportación de los frutos de la tierra santandereana y la conexión estable con el mercado externo, pasaron por esa época a un segundo plano”⁸⁶.

Al finalizar la conflagración, el gobierno departamental opinaba que era necesario reiniciar labores para lograr el propósito de dotar al departamento de un *camino de hierro*. Esta intención se reflejaba en el informe que el gobernador, el señor Roso Cala, había enviado a la Asamblea Departamental para el año de 1896, argumentando que el ferrocarril:

“[...] es y seguirá siendo la aspiración del comercio del centro del departamento, y desgraciadamente no se ve su término final, ni siquiera en largos años [...]. No ha desaparecido la imperiosa urgencia de construir el ferrocarril que una a esta ciudad con el río Magdalena [...]

Nuestros capitalistas, nuestros grandes agricultores y comerciantes impulsarían reflexivamente la prosperidad general, si organizándose en vastas sociedades para el cambio y la producción, pudiesen transportar sus productos y extender sus operaciones por todo nuestro territorio, y aún más allá franqueando las fronteras patrias... tales pensamientos expresados sucintamente, están en la conciencia de todos los colombianos, por eso el país entero pide ferrocarriles caminos

⁸⁶ BAYONA Sarmiento, Manuel y NIÑO, Judith. *Op. Cit.*, p. 80.

*que sustraigan a esta vergonzosa inmovilidad que paraliza sus fuerzas y destruye su entusiasmo [...]*⁸⁷.

Del mismo modo, en este informe se encuentra un balance de las rentas del Departamento desde 1888 hasta 1894, concluyendo que no había un crecimiento considerable en las rentas. No obstante, no puede afirmarse que las ganancias de la rentas no eran del todo negativas. Igualmente el gobernador era insistente en el hecho de retomar la construcción del ferrocarril de Santander. Argumentaba así que la construcción del mismo no era posible únicamente con fondos del departamento, pues según su pensar. Propuso entonces que debía buscarse la ayuda del gobierno. Estaba convencido de que el ferrocarril podría rendir lo suficiente como para recuperar el capital invertido, haciendo énfasis en la importancia de la construcción del ferrocarril para el sector comercial. Afirmaba al respecto: “hoy está expuesto a infinidad de contingencias perjudiciales, por la lentitud de la condición y por las averías inevitables que sufren los frutos y mercaderías, a causa de esa lentitud y de las malas condiciones del camino”⁸⁸.

El objetivo propuesto por Cala en ese momento no era imposible, pues este proponía que el gobierno podía contratar la obra, subvencionándola de la misma forma en que lo había hecho años atrás. Y aún más, el gobierno departamental podía colaborar con una suma anual, que sirviera de auxilio al ferrocarril. A considerar por las cuentas y registros departamentales, el ferrocarril podía producir lo necesario para pagar su inversión; los ingresos podrían incluso sobrepasar el límite de la inversión, generando ganancias. Ello sería posible, a los ojos del gobernador, siempre y cuando se contara con una administración eficiente. El argumento se enfocaba en demostrar las magnitudes del tráfico por los puertos fluviales más importantes del Departamento para este período. En efecto, Puerto Santos en el río Lebrija y Marta en el río Sogamoso registraron

⁸⁷ *Informe del Gobernador a la Asamblea Departamental de 1896*. Bucaramanga: Tipología mercantil, 1896. p. 9-10.

⁸⁸ *Ibíd.*, p. 15.

movimientos de exportación e importación de cargas mayores a las 60.000 anuales, con tendencias al crecimiento. Según los cálculos hechos en el informe citado, estas cantidades serían dobladas. Así pues, el ferrocarril sería una empresa rentable.

El sucesor de Cala, Aurelio Mutis, celebró un contrato el 23 de junio de 1897. Este contrato fue firmado con James Edward Buckley, quien se comprometió a entregar las obras en un lapso de 6 años, contados a partir del momento en el que se iniciaran los trabajos. Esta vez, el Banco Nacional de Kansas fue puesto como garante e inspector de los convenios que le daban -según el propio gobierno- un tinte de mayor seriedad y compromiso que los contratos firmados con anterioridad. Se afirmaba así: “este contrato satisfizo las aspiraciones del gobierno y lo pone a salvo de las explotaciones incorrectas de los contratistas extranjeros”⁸⁹. Según se expresa en el informe, el proyecto de este empresario y el Banco Nacional de Kansas era un tanto más ambicioso, en la medida que el propósito de éstos era la obtención de privilegio en Colombia de un ferrocarril que pusiera en comunicación la costa con la capital de la República.

Fue de ese modo como el gobierno le brindó privilegio a Buckley para la construcción del ferrocarril de Santander. El contrato firmado entre el gobierno y el empresario norteamericano revela además que el gobierno nacional había dado permiso para el establecimiento de algunas líneas a vapor por el río Magdalena y sus afluentes. Asimismo, se había proyectado una línea de vapores de mar para el tráfico por Bocas de Ceniza, con zona de descargar en Barranquilla. Se le aprobó construir también un muelle privado en un punto del río Magdalena. Después de algún tiempo, el empresario pidió ampliar la concesión que le fue otorgada por el ferrocarril de Santander para llevar esta vía hasta Boyacá. Los materiales se

⁸⁹ *Informe del Gobernador de Santander a la Asamblea Departamental*. Bucaramanga: Tipología mercantil, 1898. p. 33.

entregaron al empresario con el fin de que el gobierno pudiera ahorrar en gastos que generaba mantenerlos bajo custodia.

Para desgracia del gobierno departamental y todos aquellos que esperaban ver finalizado el “camino de hierro”, el contrato fue cancelado. Fueron dos las causas de este incidente: el incumplimiento de las cláusulas que obligaban al empresario a hacer un depósito de garantía y el hecho de no haber iniciado los trabajos en las fechas establecidas -a pesar de habersele concedido una prórroga hasta el 10 de septiembre de 1897-. El contrato se dio por terminado el 20 de enero de 1899.

2.4 “LOS BRAZOS DE LA ESPERANZA”

En este ítem se hace referencia a aquellos hombres que con su trabajo y mano de obra contribuyeron en el proceso de construcción del ferrocarril de Bucaramanga a Puerto Wilches. Del período comprendido entre 1870-1880 no se hallaron registros sobre el inicio de las obras del ferrocarril, pues en este lapso no se dio ningún tipo de trabajo a pesar de los contratos que fueron firmados. Las labores iniciaron sólo desde 1879, con la licitación que hizo pública el entonces presidente del Estado Soberano de Santander -Solón Wilches- y la propuesta enviada al mismo por el ingeniero Abelardo Ramos.

Por lo tanto, al hacer referencia a los brazos de la esperanza, hay que hablar necesariamente del ingeniero que desde 1880 le hizo frente a esta obra redentora: Abelardo Ramos (1852-1906). Ramos ingresó a la carrera de ingeniería para el año de 1868, en el primer grupo de estudiantes de la Escuela de Ingeniería de la Universidad Nacional. Se graduó en 1871. Fue socio fundador y primer presidente de la Sociedad Colombiana de Ingenieros. Dedicó su vida a la profesión, participando en numerosas obras de desarrollo vial en Colombia. Fue autor de más de 100 artículos en los Anales de Ingeniería. Entre los diversos temas que

abordaba, profundizó especialmente los relacionados con los ferrocarriles, pues en efecto éste era -durante aquella época- un tema central de los gobernantes de muchas regiones del país. Se desempeñó además como profesor de astronomía, geodesia e hidráulica en la Escuela de Ingeniería.

Adicionalmente, Ramos fue uno de los pocos ingenieros que formó parte del equipo del inglés William Ridley, para llevar a cabo el trazado del ferrocarril del norte por la vía del Carare. Ramos murió cuando trabajaba en el ferrocarril del Cauca⁹⁰. En la construcción del ferrocarril de Puerto Wilches su formación académica resultó ser una herramienta de gran ayuda. Fue nombrado “ingeniero director” gracias a su propuesta de llevar a cabo las obras correspondientes al ferrocarril. Fue también quien hizo los trazados preliminares y el plano topográfico de la vía del ferrocarril, especificando la ruta que debía seguir el ferrocarril.

Sin embargo, las obras del ferrocarril no se hubieran podido adelantar sin el trabajo de aquellos hombres, que por una u otra razón creyeron que tal proyecto mejoraría la vida de sus coterráneos; incluso la de ellos mismos. La mayoría de los hombres que participaron en la construcción del ferrocarril de Puerto Wilches eran de origen “popular”, es decir, de los sectores sociales menos pudientes. Bayona y Niño señalan al respecto que la mayoría de estos engrosaban las largas listas de desempleados o sobrevivían con labores que les representaban muy pocos pesos. De esta manera, el inicio de una obra como el ferrocarril representó para muchos de esos hombres la posibilidad de mejorar su condición. No obstante, a considerar por los datos que arrojan los documentos de la época, la mayoría de trabajadores rasos eran reclusos. Esto se evidencia en el decreto que fue emitido el 15 de junio de 1881 por Solón Wilches, en el cual se ordenaba el traslado de los reclusos de la penitenciaría de Pamplona al lugar del ferrocarril.

⁹⁰ BATEMAN, Alfredo. “Notas biográficas y científicas”. *En: Páginas para la historia de la ingeniería colombiana*. Bogotá: Editorial Kelly, 1972. Disponible vía internet: www.accefyn.org.co/proyecto/Galeria/aramos.html

Igualmente, la mano de obra se complementó con soldados, los denominados zapadores⁹¹.

Lo anterior refuerza la hipótesis del profesor Hernán Horna sobre el uso de presidiarios y soldados como fuerza laboral⁹². Ya fueran presos o soldados, estos hombres debían ser hombres jóvenes, puesto que debían soportar duras jornadas de trabajo. Así, la construcción de ferrocarriles entra en la categoría de “trabajo pesado”, que requería este tipo de trabajadores. Las edades de estos trabajadores oscilaban entre los 18 y 30 años. Además de las duras jornadas, estos hombres debían soportar las difíciles condiciones climáticas de la zona del ferrocarril, que muchas veces retrasaba los trabajos debido a que las enfermedades estuvieran a la orden del día. El lugar era bastante húmedo, territorio de selva, en tanto que las temperaturas superaban los 27°C. Abril y noviembre eran los meses de abundantes lluvias. Las enfermedades más comunes eran la viruela, disentería, úlceras en la piel -debido a la proliferación de mosquitos, zancudos y otros insectos típicos de la selva- y las fiebres. Hacia 1882, el número de trabajadores se redujo a 40 debido a estas enfermedades. La viruela pronto cobró su primera víctima, tal y como lo informó el “*Boletín del ferrocarril*”⁹³.

El “*Boletín del Ferrocarril*”, era una publicación referente a las obras del ferrocarril. En estas publicaciones se informaba lo que acontecía con los trabajadores dado que muchos provenían de lugares apartados y la idea era que los familiares de los trabajadores del ferrocarril tuvieran noticias de ellos. Durante los meses de junio y julio de 1882, se reportaron la enfermedad de algunos hombres que debieron regresar a sus casas, muchos de ellos oriundos de Bucaramanga. Las causas de sus enfermedades estaban relacionadas con las largas y exhaustivas jornadas

⁹¹ Los zapadores eran los militares pertenecientes a unidades básicas del arma de ingenieros.

⁹² HORNA, Hernán. “Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo XIX: el caso de Colombia”. En: *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX y XX*. Bogotá: CEPAL - Universidad de los Andes, 2003. Tomo 2, p. 1038.

⁹³ “Boletín N° 1 del Ferrocarril de Santander”. En: *Gaceta de Santander*. Núm. 1562 (5 de mayo de 1882).

laborales que debían asumir los obreros. La medida sirvió también para controlar el temor que se había apoderado de los obreros de la zona. Para compensar la disminución de la mano de obra, se inició el traslado de peones procedentes de la Costa Atlántica. Así se logró disminuir el número de casos de enfermedades y se redujo a cero el número de muertes.

2.4.1 Servicios

A través de comunicados publicados en la gaceta de Santander, el ferrocarril de Santander hacía las convocatorias para quienes estuvieran interesados en hacer parte del grupo de trabajadores de este proyecto. Uno de esos comunicados decía lo siguiente: “se ofrece trabajo a todas las personas que quieran prestar sus servicios en Puerto Wilches [...] No se reciben en trabajos individuos irrespetuosos o de malas costumbres”⁹⁴. En el comunicado se ofrecían 50 centavos por jornal, advirtiéndose que se pagarían cada fin de mes. Asimismo, para tratar de llamar la atención de los obreros vacantes se ofrecían beneficios como la alimentación, la salud y 6 pesos para los pasajes de aquellos que estuvieran trabajando para el ferrocarril -al menos durante tres meses-.

Los hombres interesados en trabajar en el proyecto del ferrocarril viajaban con pasajes que la empresa les suministraba. A su llegada, eran ubicados en los campamentos que se encontraban ubicados a lo largo del trazado del ferrocarril. Los campamentos eran casas hechas de madera, algunos con techo pajizo y otras con techo de aluminio. En dichos campamentos cada peón tenía derecho a una cama de madera ordinaria, compuestas por una tabla ancha superpuesta sobre dos bases o caballetes -denominados burros- y a un mosquitero⁹⁵. Así, los trabajadores del ferrocarril de Santander contaban con una serie de beneficios o derechos. La empresa lo había dispuesto de la siguiente forma: “Se suministrará a

⁹⁴ *Ibíd.*

⁹⁵ BAYONA Sarmiento, Manuel y NIÑO, Judith. *Op. Cit.*, p. 140.

cada peón, además en alimentación diaria, en los días de trabajo y de fiesta lo propio se hará en caso de enfermedad contraída por causa del trabajo; entonces se darán también medicina y asistencia gratis”⁹⁶.

2.4.1.1 Alimentación. En cuanto a la alimentación, cada trabajador tenía derecho a tres comidas diarias. En los documentos oficiales se registraron los contratos de compra de provisiones para los obreros del ferrocarril. Se anotó así: “los artículos cuyo suministro es indispensable permanentemente en el sitio o sitios de los trabajos del ferrocarril son los siguientes: carne de res gorda, manteca, granos, sal, panela, azúcar, arroz, harinas de trigo y maíz, papas, plátano, yucas y café”⁹⁷. Los tiempos de alimentación de los hombres del ferrocarril eran los siguientes:

- **Desayuno.** Consistía en un café con galleta. El horario de esta comida era de 5 a 5:30 de la mañana.
- **Almuerzo.** Consistía en una porción de arroz, carne, frijol, bollo de maíz y panela. El horario de esta comida era de 10 a.m. a 11a.m.
- **Comida.** Consistía en una porción de arroz, carne, frijol, manteca, bollo de maíz y panela.

En ocasiones, se les agregaba al almuerzo o la comida plátano, yuca u otra legumbre dependiendo de la disponibilidad de alimentos en la bodega.

Si se analiza esta dieta, es posible determinar que estaba basada especialmente en alimentos que brindaban energía al organismo. Se encuentran gran cantidad de carbohidratos que son de absorción lenta, algunos poseen vitaminas como el complejo B que resulta importante, ya que participan en el proceso metabólico dentro del músculo para la absorción de energía. Estos eran el arroz, y el bollo de

⁹⁶ *Ibíd.*

⁹⁷ *Gaceta de Santander*. Núm.1527 (10 de noviembre de 1881).

maíz. Las grasas saturadas que resultan más perjudiciales al organismo. Sin embargo, la ausencia de verduras y frutas frescas es evidente. Las verduras contienen una serie de vitaminas indispensables para el desarrollo y sobrevivencia del ser humano, contribuyendo a la prevención de enfermedades.⁹⁸ Por tanto, es posible determinar a partir de esta dieta diaria y a las apreciaciones dadas por una profesional en nutrición que estos hombres debieron padecer de desnutrición debido a la ausencia de vitaminas que solo están presentes en las verduras y frutas, afectando muy seguramente su rendimiento ya que la desnutrición causa anemia y la anemia causa fatiga y cansancio. Dichas vitaminas son la vitamina C, vital para el mantenimiento del sistema inmunológico, vitaminas del complejo B vitales para los procesos metabólicos que se generan en los músculos. Así que tal vez eran normales los calambres musculares y espasmos. Igualmente, las condiciones climáticas y topográficas de la zona hacían más vulnerables a los trabajadores.

Sumado a lo anterior, se encuentran las largas jornadas de trabajo de 10 horas. El horario de trabajo diario era de 6 am-10am y 11am-5pm exceptuando los días festivos. Una jornada así requería de hombres no solo jóvenes si no bien alimentados ya que debían soportar jornadas bajo temperaturas sobre los 27°C que hacían las labores requirieran más esfuerzo físico.

De esta manera, salta a la vista la creencia por parte del gobierno de que este tipo de alimentación era la adecuada debido a la cantidad de carbohidratos, sin embargo esta el interrogante sobre los costos, pues es muy probable que estos víveres fueran mucho más económicos que las frutas y verduras.

⁹⁸ JEREZ, Aceros Diana Carolina. Nutricionista y Dietista. Universidad Industrial de Santander. Bucaramanga: 2009.

2.4.1.2 Hospital y Botica. Además de la alimentación diaria, los empleados del ferrocarril tenían derecho a la seguridad en materia de salud; para ello el ferrocarril contaba con un hospital y una botica.

El hospital era una construcción bastante modesta, al igual que las casas en las que los obreros eran alojados, con algunas camillas y algunos elementos que ayudaban al mejoramiento de los enfermos bajo la supervisión del médico del ferrocarril.

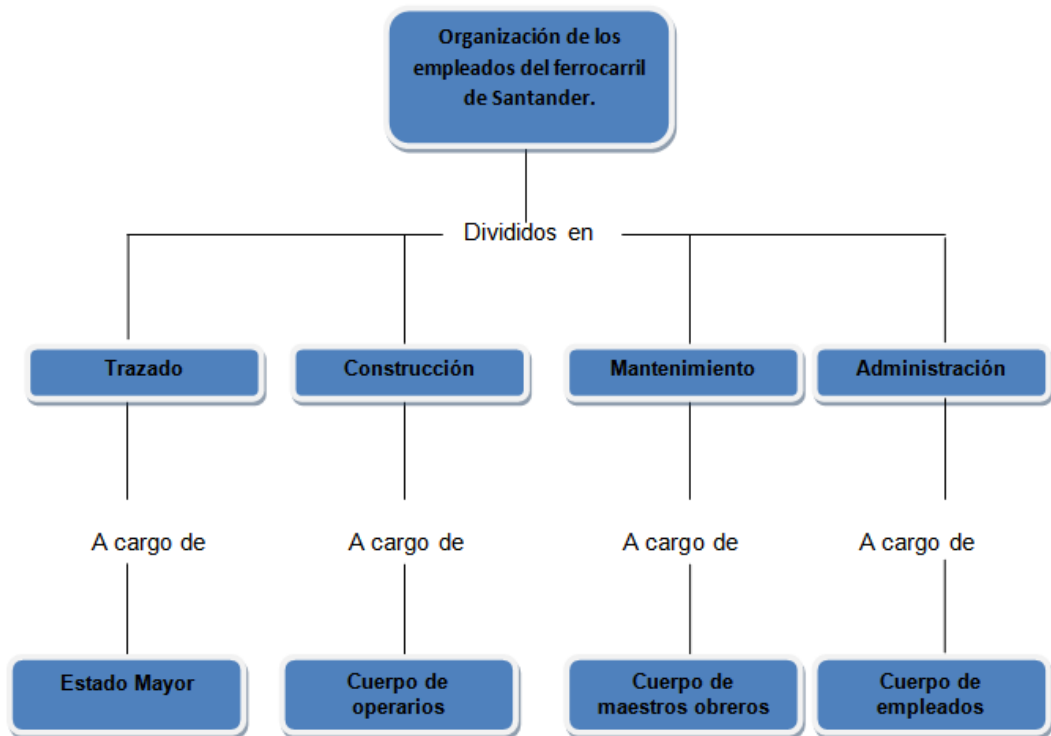
La botica era la farmacia en la que los trabajadores enfermos podían acceder a los medicamentos necesarios para el tratamiento de sus afecciones. En la botica se podían encontrar elementos tales como alcohol y sobre todo una cantidad de ungüentos que servían para el tratamiento de enfermedades cutáneas que eran tan comunes entre los obreros del ferrocarril.

2.4.1.3 Organización. El profesor Hernán Horna afirma que el negocio ferrocarrilero requería una fuerza laboral económicamente disciplinada, jerárquica, con horarios y cálculos exactos, así como nuevos métodos de contabilidad⁹⁹

Para el caso del ferrocarril de Santander, los empleados fueron divididos en 4 estamentos o comisiones de trabajo según decreto de 10 de julio de 1881.

⁹⁹ HORNA, Hernán. Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo XIX. Óp. Cit. Pág.: 1038.

Figura 4. Organización y división de los empleados del ferrocarril de Santander.



División del trazado: se encontraban los ingenieros y aquellos que colaboraban con ellos en los trabajos de reconocimiento, el trazado y demarcación de los lugares por donde debía atravesar la vía. Esta división estaba formada por el ingeniero en jefe, el ingeniero en jefe segundo, 3 ingenieros auxiliares, un ingeniero de carrilera, un ingeniero mecánico, un ingeniero maquinista y un ingeniero inspector de obras.

División de construcción: esta era la que tenía más personal debido a que su trabajo consistía en el desmonte, la explanación, tendido de rieles, construcción de obras de arte que eran los puentes y alcantarillado, construcción de campamentos y dependencias. Esta división estaba compuesta por dos grupos que eran las compañías y escuadras, los celadores, zapadores y peones jornaleros.

División de mantenimiento: era la encargada de la conservación de todos los trabajos que ya habían sido realizados, en mantener la línea en condiciones como limpieza, la remoción de escombros, cambio de traviesas en caso de ser necesario. Esta división estaba compuesta por un maestro herrero, carpintero maestro, ayudante carpintero y 3 ayudantes del albañil.

División de administración: en esta división estaban ubicados aquellos individuos encargados de las labores administrativas tales como proveeduría y oficinas. Esta división la formaban el tesorero general, cajero- contador, proveedor, escribiente.

El presidente del Estado Soberano de Santander, era quien hacía los nombramientos de los ingenieros, maestros y empleados varios del ferrocarril. La duración del nombramiento era de un año con la posibilidad de renovación indefinida.

Todos los empleados, maestros y operarios estaban bajo dependencia del poder ejecutivo del Estado Soberano de Santander. Cada uno de estos cargos tenía una función específica que había sido establecida por el gobierno a través de un decreto emitido por el propio presidente del Estado soberano de Santander Solón Wilches. En dicho decreto que ha sido citado con anterioridad en este texto por el cual se organizan los trabajos del ferrocarril con fecha de 10 de julio de 1881¹⁰⁰

Este decreto establecía las siguientes funciones para los cargos de:

Ingeniero en Jefe: este era el encargado de vigilar el funcionamiento al interior de todas las dependencias tales como campamentos, hospital y botica, oficinas,

¹⁰⁰Cuentas y colección de actos oficiales...p. 85. En este texto el decreto sobre la organización de los trabajos del ferrocarril se halla con una modificación hecha por el mismo presidente, en el se encuentran las funciones de cada uno de los empleados del ferrocarril de Santander para la época.

proveeduría y sobre todo debía vigilar los avances de los trabajos del ferrocarril emitiendo su concepto y dirigiendo a los demás empleados del ferrocarril.

Ingeniero segundo en Jefe: este debía ser la mano derecha del ingeniero en jefe. Cuando este último no estuviera presente por alguna circunstancia era él quien debía hacerse cargo del ferrocarril.

Ingenieros auxiliares ayudantes: estos eran los responsables directos de los materiales e instrumentos necesarios en la construcción del ferrocarril.

Ingeniero de carrilera: este ingeniero era el encargado del tendido de rieles siguiendo las instrucciones dadas en los trazados iniciales, de la corrección de imperfecciones siempre y cuando estuvieran autorizadas por el ingeniero en jefe.

Ingeniero Mecánico: este era el encargado de las máquinas, su trabajo consistía en revisar que estuvieran en buenas condiciones para su funcionamiento.

Ingeniero maquinista de la locomotora: era el responsable del mantenimiento de las locomotoras y sus carros.

Cuerpo de obreros: estos eran quienes hacían el tendido de rieles, obras de arte, el banqueo, el desmonte en la vía del ferrocarril.

Tesorero General: era el encargado de recibir y custodiar bajo su responsabilidad los fondos del ferrocarril, tales como las rentas y fondos.

Cajero Contador: Era el encargado de hacer los pagos correspondientes a contratos, trabajadores, órdenes de pago, además debía hacer diariamente un informe de la relación de los movimientos de la empresa.

Escribiente: este era el auxiliar del cajero contador, era él quien pasaba a los libros las cuentas del ferrocarril.

Médico: era el encargado de recetar a los trabajadores del ferrocarril, debía hacerse cargo de la construcción del hospital. Igualmente debía hacerse cargo de la higiene del hospital y del campamento, al igual que la alimentación del personal adscrito a la obra. Debía además estudiar al lugar de las obras teniendo en cuenta las características climáticas con el fin de establecer el tipo de enfermedades que podía acarrear estas circunstancias a fin de prevenirlas y tratarlas. El médico era el administrador de la Botica, en ella debía hacer inventario de los medicamentos existentes y pedir en caso de ser necesario.

Proveedor: era el encargado de la distribución y transporte de los víveres y demás elementos necesarios para el servicio doméstico. Además cuidar los almacenes de víveres, vestuario y herramientas a su cuidado.

3. DE LA GUERRA DE LOS MIL DÍAS AL GOBIERNO DE REYES (1900-1905)

La guerra de los mil días, conocida también como la guerra de los tres años, enfrentó a conservadores y liberales colombianos. Este enfrentamiento inició el 17 de octubre en territorio santandereano, que más tarde se convirtió en escenario de la batalla más sangrienta de esta guerra: la batalla de Palonegro en mayo de 1900 y terminó en noviembre de 1902 aunque en el territorio santandereano solo se restableció el orden para el año de 1905.

Los conservadores contaban con el apoyo del gobierno presidido por Manuel Antonio Sanclemente, en tanto que los liberales estaban dirigidos por Gabriel Vargas Santos, Foción Soto y Benjamín Herrera, Rafael Uribe Uribe y Justo L. Durán.

3.1 LAS CAUSAS DE LA GUERRA EN SANTANDER

Cuando inició la guerra muchos se creyeron que se trataba de un enfrentamiento como los anteriores, ya que no se encontraron grandes diferencias con respecto a los demás enfrentamientos civiles a lo largo del siglo.

Siguiendo los planteamientos del profesor Bergquist se le atribuyen como causas directas de la guerra la crisis política y económica por la que atravesaba el país para el año de 1899. Ambas crisis tuvieron origen en los cambios producidos en Colombia por el auge de la economía exportadora del café. *“en el curso de este año nefasto cada crisis influía sobre la otra y la intensificaba, creando un problema*

mucho mayor que la suma de sus dos partes y generando las condiciones que llevaron al parecer en forma inevitable, a la guerra civil”¹⁰¹

El departamento de Santander fue escogido como lugar estratégico de la revolución liberal. Carlos Eduardo Jaramillo¹⁰² señala que la escogencia de Santander respondió a una estrategia que se basó en 6 razones: la primera tiene relación con la tradición guerrera en la región que la convirtieron en un punto de permanente actividad bélica por parte de los liberales. La segunda se tiene que ver con los problemas de tipo económico y social por los que atravesaba el país, la tercera está ligada al apoyo por parte de los liberales santandereanos al movimiento de Tomás Cipriano de Venezuela; la cuarta corresponde a la ubicación geográfica del territorio y su vecindad con Venezuela, que hacía posible el ingreso de armas y pertrechos del exterior con menor probabilidad de ser descubiertos, la quinta responde nuevamente a la ubicación geográfica, la extensa frontera con el Magdalena hacía pensar que la expansión del movimiento sería una cuestión más fácil, finalmente, una última razón que tiene relación con la abrupta topografía del territorio que daría grandes dificultades a las tareas de artillería y caballería.

Las fuerzas que se habían reunido en Boyacá y Cundinamarca se desplazaron hacia territorio santandereano “constituyendo una abigarrada concentración de soldados y generales liberales”.

¹⁰¹ BERQUIST, Charles. *Café y conflicto en Colombia: La guerra de los mil días. Sus antecedentes y consecuencias*. Medellín: FAES. 1981. p. 117.

¹⁰² JARAMILLO, Carlos Eduardo. *La guerra de los mil días 1899-1902*. En: *Nueva Historia de Colombia*. Tomo I. Bogotá: Planeta. 1990. p. 92.

3.2 CARACTERÍSTICAS DE LA GUERRA

Según se ha mencionado, Santander fue el escenario principal de las batallas más sangrientas acaecidas durante la guerra.

Inicialmente, se tuvo la creencia de que este enfrentamiento era similar a los demás con respecto al tiempo de duración, incluso muchos grupos de la clase alta y algunos nacionalistas no vieron con malos ojos este nuevo enfrentamiento. Estos últimos pensaban que les permitía librarse de la camisa de fuerza fiscal impuesta al gobierno por la ilegalidad de las emisiones de papel moneda en tiempos de paz. De la misma manera, vieron en la guerra un medio para reunificar bajo su dirección el partido conservador sin tener que hacer concesiones a los conservadores históricos¹⁰³.

Dentro de lo que es la guerra como tal, el profesor Bergquist reconoce dos etapas o fases:

- a. La fase caballerisca. Que se conoce como la etapa inicial del enfrentamiento. Esta etapa tuvo una duración aproximada de 7 meses y estuvo caracterizada por las pocas variaciones con respecto del modelo tradicional de guerra. Por esta razón se creyó que este enfrentamiento era igual a los demás.

Los generales de la clase alta reflejaron cierta preocupación por la dignidad de sus oponentes y aquellos que no se habían unido a la contienda, buscaban un convenio para lograr la paz. Sin embargo estos esfuerzos no dieron resultado y pronto se desarrolló una nueva etapa en el enfrentamiento.

- b. La fase desesperada en la que se incluye lo que se denominó como guerra de guerrillas. Esta fase se prolongó por más de dos años y medio. la guerra de

¹⁰³ BERGQUIST, Charles. *Café y conflicto* Óp. Cit. p. 150.

guerrillas se concentro al interior del país especialmente en Cundinamarca y Tolima, luego de la derrota a los liberales en palonegro.

La guerra de los mil días tuvo muchos enfrentamientos, dentro de los más importantes se encuentran la batalla de peralonso en cercanía al puente La Laja el 15 de diciembre de 1899 y la batalla de palonegro en el cerro en el que hoy está el aeropuerto el 11 de mayo de 1900. Se dice que son las batallas más significativas debido a sus consecuencias.

3.3 LAS CONSECUENCIAS DE LA GUERRA

El jefe civil y militar del *departamento* dejó ver a través de un comunicado las consecuencias de la guerra:

“[...] la escena ha cambiado; los colegios se cerraron, los cuarteles se abrieron; las azadas se convirtieron en bayonetas, a los surcos del arado sustituyeron los del proyectil y en vez de 20.000 alumnos de que entonces nos enorgullecíamos, contamos hoy también por millares de víctimas, los huérfanos y las viudas”¹⁰⁴.

Se dice que como consecuencia de estos enfrentamientos hubo cerca de 2.500 personas, entre liberales y conservadores. A medida que pasaban los días, los cuerpos de centenares de hombres caídos mezclados con los de animales muertos reposaban hinchados y en estado de descomposición, llenando el aire con un hedor nauseabundo, se contaminaron las fuentes de agua, la fiebre y la desinteria empezaron a cobrar sus víctimas¹⁰⁵.

¹⁰⁴ Gaceta de Santander N° 3447 (20 de julio de 1900). p. 57.

¹⁰⁵ BERGQUIST, Charles. *Café y Conflicto...* Óp. Cit. p. 173.

Una de las consecuencias más graves de la guerra resultó ser la separación de Panamá. El 3 de noviembre de 1903, una junta de notables dirigida por la clase dominante panameña, interesada en la independencia para consolidar su poder, conformó el movimiento separatista y proclamó la independencia de Panamá, apoyados por las fuerzas norteamericanas las cuales no permitieron el desembarco de fuerzas militares colombianas que pretendían controlar la revuelta. El recién establecido gobierno de Panamá firmó con EEUU un tratado y le otorgó la soberanía sobre el canal de Panamá. Para los panameños es la celebración del Día de la Independencia, pero, para los colombianos es el mal recuerdo de haber perdido un departamento grande y sobre todo el Istmo como canal interoceánico.

En el orden económico, durante la Guerra el desorden monetario que se generó como consecuencia de las grandes emisiones de dinero para financiar este conflicto, condujo a que Colombia experimentara la mayor tasa de inflación en su historia.

De la misma manera, la guerra dejó consecuencias a nivel político, las élites conservadoras comprendieron lo nocivo de dejar por fuera de la administración del Estado a los liberales. Además fueron conscientes de que la guerra no dejó ningún vencedor, si no grandes pérdidas para ambos sectores.

La Guerra de los Mil Días movilizó a amplios sectores del partido conservador, a buscar un punto de equilibrio que tuviera en cuenta al partido liberal en la administración del Estado y en la política. Desde 1903 se luchó, en el Congreso, por la aprobación de una ley que permitiera la participación liberal en todos los entes representativos del gobierno. Sin embargo, la resistencia de un buen sector de los conservadores nacionalistas, frustró los primeros intentos por organizar un gobierno bipartidista.

En el ámbito social, la guerra acarrió los odios partidistas a nivel local y regional. Entre las élites de los partidos se produjo un mayor acercamiento, en la repartición burocrática del gobierno y en las decisiones políticas, a nivel de las bases de los partidos aumentó la identificación partidista y el rencor al partido contrario. Se originaron odios en la población, principalmente rural. Las expropiaciones y los saqueos se convirtieron en común denominador.

Toda esta situación, hizo que la variedad de la criminalidad fuera más amplia. Existen registros del aumento de robos, homicidios, estafas, falsificaciones entre otros delitos, que cada vez eran más frecuentes y con nuevas formas¹⁰⁶.

3.4 ¿QUÉ PASÓ CON EL FERROCARRIL DE SANTANDER?

Como era de esperarse, las obras o más bien la firma de contratos correspondientes al ferrocarril se detuvo. Sin embargo, en 1901 cuando la región santandereana era el escenario principal de los enfrentamientos de la guerra de los mil días se envió un contrato que sería evaluado por el ministerio de hacienda que se quedó archivado ya que la prioridad en ese momento era restablecer el orden público a través de cualquier medio.

Además a través de una resolución este ministerio informó acerca de su decisión de paralizar cualquier tipo de trámite con respecto a las obras de fomento:

“...El ministerio de hacienda no considerará propuestas escritas o verbales relativas a la construcción de obras de fomento, mientras permanezca alterado el orden público o el congreso expida una ley especial sobre la materia”¹⁰⁷

¹⁰⁶ JHONSON, David. Impacto social de la guerra de los mil días: criminalidad. En: Revista Humanidades UIS. Julio-Diciembre de 1995. p. 16.

¹⁰⁷ Resolución N° 25 de 8 de octubre de 1900 publicado en el diario oficial N° 11.344 de 15 de octubre de 1900. p. 672.

Por consiguiente, el ferrocarril de Santander pasó a segundo plano, esta guerra no era como las anteriores, este fue un enfrentamiento que dejó graves consecuencias no solo a nivel político, económico y social sino que influyó directamente sobre el desarrollo de la era ferroviaria que venía adelantándose desde 1870 a nivel nacional ya que la prioridad dejó de ser la construcción de ferrocarriles. Muchos trabajadores del sector de transporte fueron reclutados al servicio de la guerra. Aunque es necesario recordar que las obras del ferrocarril de Puerto Wilches se hallaban estancadas al momento de estallar la guerra desde tiempo atrás. Pero no por ello la guerra dejó de influir sobre este proyecto.

A diferencia de los demás ferrocarriles que habían sido construidos en el país, el de Santander por estar ubicado en el epicentro de la guerra llevo la peor parte. Lo poco que se había logrado se perdió siendo abandonado por completo, la maleza y el oxido hicieron lo suyo.

Al mismo tiempo, el período de guerra acarreó graves daños a edificaciones, maquinaria y demás materiales que eran empleados en las obras del ferrocarril. Las edificaciones sirvieron de resguardo para los combatientes, aquellos que no fueron reclutados se escondieron por el temor; por lo tanto no hubo mano de obra disponible para llevar a cabo algún tipo de trabajo.

La evidencia de la destrucción a edificaciones y maquinaria del ferrocarril de Santander en la época de la guerra se encuentra al realizar una comparación entre los inventarios entregados por el ingeniero encargado del ferrocarril años antes de iniciar la guerra y el inventario que se entregó para el año de 1904. Las diferencias son enormes, en el inventario que se hizo para el año de 1882 encontramos una gran cantidad de material. Dicho inventario estaba dividido por secciones en las que se encontraban los **edificios**, que servían como oficinas, dormitorios, hospital, almacén de herramientas, proveeduría, etc. **Las máquinas** en las que se mencionan las de aserrar, las de clavar estacas, una para moler

café y otra para tostar el café. **Herramientas para el trabajo de camino** en estas se encontraban los taladros para romper piedra, barras para mover peñón, cinceles de acero para labrar piedra, azadones, barretones, machetas, hachas etc. **Herramientas de carpintería, herramientas de la máquina de aserrar, material rodante de sangre** que eran los carros que eran tirados por caballos y mulas, **material rodante de vapor, útiles de ingeniería** como teodolitos, brújulas, reglas etc., **mobiliario, vehículos de transporte, droga, medicinas y útiles de botica, útiles de comedor y cocina** y finalmente la **proveeduría**¹⁰⁸.

El inventario hecho en 1904 estuvo a cargo de un inspector de policía y debía ser entregado al comisionado Dr. Roso Cala quien fue nombrado encargado de estos.

En este inventario solo se mencionan algunas herramientas tales como una sierra de vapor en mal estado, un depósito de clavos para rieles, remaches y tornillos para eclisas "*todos sueltos y revueltos*", un depósito de piezas de máquinas diferentes oxidadas que no podían diferenciarse debido al estado en que se encontraron, el escombros de una casa en la que se ubicaron las oficinas del ferrocarril, una bodega de hierro en mal estado ubicada en la Polonia¹⁰⁹.

Al comparar estos inventarios es evidente la falta de materiales, herramientas y edificios que sirvieron para los pocos trabajos que se adelantaron en el ferrocarril de Santander para el período anterior a la guerra. Sin embargo es necesario aclarar que existe un lapso de 22 años entre estos inventarios, así que es posible que al iniciar la guerra los materiales y edificios tuvieran algunas modificaciones en su número y estado.

Durante el período de la guerra el ferrocarril fue un huérfano abandonado a su suerte, no existen registros acerca de contratos y actividades para el propósito

¹⁰⁸ Colección de cuentas y actos oficiales...p. 29-32.

¹⁰⁹ Gaceta de Santander N° 3608 (24 de mayo de 1904). p. 168.

inicial del Estado Soberano de Santander. El proyecto de construcción del ferrocarril de Santander se convirtió en letra muerta, sin embargo, con el gobierno de Reyes el ferrocarril de Santander formará parte del proyecto del ferrocarril del norte para el año de 1905, ya que la recuperación del orden público para la región santandereana tardó un poco más debido a que esta fue el epicentro del enfrentamiento y fue el lugar donde se libraron las batallas más violentas tal y como se ha mencionado.

Terminada la guerra, el interés volvió a centrarse en la construcción y mejoramiento de las vías de comunicación tal y como lo hizo saber el vicepresidente en su mensaje a los colombianos para el año de 1903. Marroquín argumentaba que el remedio para todos los males que eran especialmente económicos era la construcción de vías de transporte y ferrocarriles. “los ferrocarriles y todas las vías de comunicación sobre todo las que unen con el océano nuestras comarcas centrales son lo único que pueden ofrecer solución de todos nuestros grandes problemas”

El ferrocarril de Santander pasará a formar parte de lo que se conoce como el gran ferrocarril del norte, las especificaciones iniciales del trazado del ferrocarril se verán modificadas. Los trabajos oficiales para la línea de Puerto Wilches iniciaron solo hasta 1908, fecha en que se aprobó de manera formal el contrato que se había firmado con anterioridad. Con esto inicia una nueva etapa para el ferrocarril de Santander, una etapa que no estará exenta de inconvenientes debido al mal manejo que se siguió dando al proyecto.

3.5 EL GOBIERNO DE REYES Y LOS FERROCARRILES NACIONALES

Rafael Reyes inicio su mandato como presidente en el año de 1904, al igual que otros gobernantes estaba convencido de que la construcción de vías de

comunicación y transporte era de gran importancia para el adelanto económico del país.

Reyes, obtuvo amplias facultades de parte de la Asamblea Nacional, tal y como lo muestran la ley 27 de 22 de abril de 1905 en la que se autorizó al poder ejecutivo para *“vender o hipotecar como mejor convenga y con el fin de desarrollar las vías férreas, los ferrocarriles de propiedad de la nación o de los departamentos”*, sumado a lo anterior, se encontró el decreto 34 de 1905, en este decreto Reyes quedó autorizado para celebrar contratos sin necesidad de aprobación legislativa. De esta manera, inicia una nueva etapa en la construcción de ferrocarriles, una etapa que no dista mucho de las características de la que inició a finales del siglo XIX.

Durante el año de 1905, se firmaron los siguientes contratos:

El 28 de marzo se realizó la firma para la construcción de tres líneas férreas, la primera de Bahía Honda en la Guajira a Venezuela, la segunda desde este lugar hacia la sierra de Santa Marta y la tercera que iba desde la sierra de Santa Marta hasta Bucaramanga. La firma para la construcción del Ferrocarril Central del Norte que se llevó a cabo el día 28 de abril.

La firma del contrato para la construcción del ferrocarril del Golfo de Urabá a Medellín. Contrato para la construcción de varias vías: la primera desde el Río Magdalena hacia Facatativa y la segunda desde el Río Magdalena hacia Palmira.

Contrato firmado para la continuación del ferrocarril de Zipaquirá a Chiquinquirá el día 22 de septiembre.

Firma del contrato de ferrocarril de la Guajira a Valledupar el 10 de agosto.

Firma del contrato para la construcción del ferrocarril de Tolima hacia el puente de Girardot el 24 de julio. Este contrato fue realizado con el señor Carlos Tanco, aparece publicado en el diario oficial N° 12.426.

Para cuando Rafael Reyes se posesionó de la presidencia había unos 700 Km. de carrilera construidos, pero de ellos sólo estaban de servicio 12 líneas con 556 Km.

La construcción de los ferrocarriles de Puerto Berrío- Medellín, Buenaventura-Cali, Flandes-Ibagué, Girardot-Bogotá, Bogotá-sibaté, Puerto Wilches-Bucaramanga, Honda-Ambalema, Santa Marta-Ciénaga y el Norte se encontraban estancados. Durante este período se retomaron las obras correspondientes a la construcción de estas líneas.¹¹⁰

Los ferrocarriles que se encontraban en uso:

Ferrocarril de la Sabana:

Este ferrocarril medía 40 kilómetros, el trayecto en uso era el que unía a Bogotá con Facatativa, para el año de 1905 el Banco Central era la entidad encargada de administrarlo luego de la venta de las acciones por parte del departamento de Cundinamarca al gobierno nacional según contrato 170 de 1898 y aparece publicado en el diario oficial N° 12.435.

Ferrocarril De Girardot:

Para el año de 1905 se habían entregado 20 kilómetros de vía desde la estación denominada Anapoima, y en total para uso al público se tenían 72 ½ kilómetros de vía férrea.

¹¹⁰ POVEDA, Ramos Gabriel. Historia Social de la ciencia en Colombia. Tomo V. Ingeniería e Historia de las técnicas. Bogotá: COLCIENCIAS. p. 85.

Ese mismo año se había firmado un contrato con el fin de adaptar un terreno de manera que se pudiera ampliar un poco más la vía. Este tramo era de tres kilómetros y la labor estuvo a cargo del gobierno nacional; por este trabajo la compañía que administraba el ferrocarril pagó 12.000 pesos oro. En este trabajo la mano de obra la prestaron los batallones de la fuerza pública, que hacían la labor de zapadores.

En consonancia con el artículo 27 de la ley 104 de 1892 el ministro de obras públicas se encargaba de informar al gobierno bajo que circunstancias estaba funcionando la empresa, o se nombraba a una persona que tuviese conocimiento en la materia para que informara acerca de las condiciones técnicas en las que se hallaba la vía y otros asuntos relacionados con la administración.

“Artículo 27: El gobierno ejerce la alta inspección en todas la empresas de ferrocarriles”¹¹¹

En el informe presentado el 3 de marzo de 1905 el ministro de obras públicas señala que había algunos inconvenientes de transporte. El movimiento de pasajeros era reducido debido a las tarifas en el transporte, al parecer se habían conocido quejas de pasajeros sobre las altas tarifas, la atención que les brindaban los empleados de la empresa del ferrocarril de Girardot y el cuidado de las pertenencias de los usuarios.

Según este informe las tarifas más costosas eran las de los alimentos.

Técnicamente algunas locomotoras se hallaban en condiciones aptas para transportar. Igualmente sucedían con frecuencia accidentes que eran por motivos técnicos como por ejemplo el descarrilamiento de algunos tramos de la vía; dicha situación lo que hacía era contribuir a hacer el viaje más lento.

¹¹¹ Ley 104 de 1892. Óp. Cit. p. 183.

Un mes después según sus palabras el servicio había mejorado y las estaciones se hallaban en óptimas condiciones para el uso, a excepción de la estación denominada San Joaquín que aún no se hallaba terminada¹¹²

En los años siguientes a 1905, la atención del gobierno con respecto a este ferrocarril estaba centrada en la búsqueda de la conexión de este con el de la sabana en Facatativa, se tenía planeado finalizar las obras para el año de 1908, objetivo era obtener el control de esta empresa. Así mismo se buscaba conectar este ferrocarril con el de la Dorada que haría posible el viaje de Bogotá al Río Magdalena¹¹³

Ferrocarril del Sur:

Este ferrocarril pasó en 1905 a manos del gobierno, la compañía concesionaria lo vendió, pero un año después el gobierno lo da en administración a Martín Restrepo, dicha transacción se hizo el 13 de junio de 1906, y el ferrocarril sería entregado el día 20 del mismo mes y año. Esta persona debía hacerse cargo en delante de la conservación y explotación del ferrocarril¹¹⁴

Ferrocarril del Norte:

El contrato para la construcción de este ferrocarril se publicó en el diario oficial N° 12.339, la idea era establecer a través de tres grupos de líneas férreas la comunicación entre Santander, Boyacá, Cundinamarca. En el mes de septiembre de 1905 se firmó el contrato para realizar los trabajos correspondientes en la ampliación de este ferrocarril, la idea era ampliar hasta la ciudad de Chiquinquirá a Zipaquirá. La obra debía ser terminada en un lapso de 8 años, se entregarían 15 kilómetros anualmente, esto quiere decir que el total de kilómetros de vía a construir era de 120 kilómetros. El privilegio de usufructo a favor de la compañía The Colombian Northern Railway Company Limited era de 50 años.

¹¹² Diario Oficial N° 12.489. (10 abril de 1905). p. 948.

¹¹³ Informes de los ministros de despacho ejecutivo. 1908. Bogotá: Imprenta Nacional. p. 85-86.

¹¹⁴ Diario Oficial N° 12.700.(20 abril de 1908) p. 600

En los informes presentados por los ministros de despacho ejecutivo en el año de 1908 se aduce que las construcciones de este tramo debido a ciertos inconvenientes se encontró un tanto retrasado; así mismo el proyecto para la construcción de la línea de Puerto Wilches- Bucaramanga se aprobó, y sus trabajos iniciarían prontamente¹¹⁵

Ferrocarril de Santa Marta:

La construcción de este ferrocarril estuvo a cargo de la compañía The Santa Marta Railway Company Limited. Para 1908 se contaba con 95 kilómetros en servicio, los trabajos de dicha ampliación se estaban realizando aún, los beneficios de esta obra se hallaban relacionados con el comercio y explotación bananera de la zona ya que el transporte y comercialización de esta fruta saldría a un menor precio contribuyendo en gran medida al crecimiento y fortalecimiento de su comercio¹¹⁶

Adicionalmente a la firma de contratos, bajo el gobierno de Rafael Reyes se dio origen al Ministerio de Obras Públicas, la ley 44 de 1905 autorizó la creación de dicho ministerio.

“Artículo único: apruébase en todas sus partes el decreto legislativo número 7 de 1905 (17 de enero) por el cual se crea el ministerio de obras públicas”¹¹⁷

En el decreto de 17 de enero se establecía la creación de este ministerio que en algún tiempo fue el ministerio de fomento. Este nuevo ministerio estaba dividido en tres secciones: la primera tendría a su cargo asuntos relacionados con bienes nacionales, minas, patentes de privilegio, registros de marcas de fábrica y de comercio y fomento. La segunda sección que tendría asuntos respectivos a los

¹¹⁵ Informes de los ministros de despacho ejecutivo 1908. p. 85-87.

¹¹⁶ *Ibíd.* p. 88.

¹¹⁷ Leyes de Colombia 1905-1906. Bogotá: Imprenta Nacional. 1905. p. 279

ferrocarriles, caminos, puentes, edificios nacionales y tierras baldías. La tercera sección que tendría a su cargo la contabilidad¹¹⁸.

La creación de este ministerio buscaba mayor eficacia ya que durante mucho tiempo estos asuntos estuvieron en manos del ministerio de hacienda. La idea era descongestionar este ministerio.

Finalmente es necesario señalar que todas estas iniciativas e impulso dado a los ferrocarriles al iniciar el gobierno de Rafael Reyes muestran que este fue un gobernante con ideas más modernas que los anteriores, los departamentos recibieron comunicaciones que los autorizaban para construir ferrocarriles ya fuera por su cuenta, con empresarios nacionales o con empresarios extranjeros. Las guerras civiles eran cosa del pasado y esta relativa calma daba una sensación de tranquilidad y esperanza para la construcción de ferrocarriles a nivel nacional.

¹¹⁸ Diario oficial N° 12.271 (3 marzo 1906). Pág. 94.

4. CONCLUSIONES

El ferrocarril de Puerto Wilches, nació de esa búsqueda por alcanzar la bonanza económica y fue apoyado especialmente por Solón Wilches quien fue presidente del estado soberano de Santander desde 1870 hasta 1884¹¹⁹. Aunque antes de Solón Wilches ya existía el interés por el mejoramiento de las vías de comunicación del Estado Soberano de Santander, tal y como lo reveló el informe presentado por el presidente del Estado a la Asamblea Legislativa en sus sesiones de 1867. En dicho informe se hace referencia a algunos caminos, manifestando que después de la instrucción pública ningún otro ramo es de mayor importancia que el de las vías de comunicación. Este informe finaliza con esta petición:

“terminaré este capítulo rogádonos que no os dejéis detener por ningún obstáculo en la mira de seguir dando decidido impulso a las vías de comunicación. La delantera que nos han tomado algunos países hispanoamericanos es debida indudablemente al esfuerzo que han hecho por multiplicar las buenas rutas y estimular por ese y otros medios la inmigración. Si nosotros nos decidimos a entrar briosa y simultáneamente por ese mismo camino y el de la instrucción pública, es seguro que en pocos años también hemos de quedar eclipsados por todas las naciones suramericanas, si no que nos exhibiremos ante el mundo civilizado como un pueblo indolente, estúpido y menguado e incapaz de levantarse de su voluntaria vocación”¹²⁰.

Afirmaciones que resultan coherentes con su enfoque político y económico ya que Wilches era partidario de las ideas liberales de los llamados moderados. En el mismo sentido, se lo ha definido como un progresista preocupado por la

¹¹⁹ Solón Wilches era oriundo de García Rovira con formación académica en derecho, del colegio San Bartolomé, complementada con el orden castrense empírico, como era usual en la época.

¹²⁰ Informe del presidente de Santander a la Asamblea Legislativa en sus sesiones de 1867. Socorro Imprenta de Arenas y Cancino. 1867. p. 20.

construcción y mejoramiento de caminos, puentes escuelas y centros de instrucción pública¹²¹

La etapa inicial del proceso de construcción del ferrocarril de Santander, estuvo determinada por tres momentos. El primero que inicia para 1870 con la firma del primer contrato para la construcción del ferrocarril, y finaliza hacia 1882 con la firma del contrato entre el gobierno nacional y el gobierno del entonces Estado Soberano de Santander. Este primer momento estuvo determinado por el carácter de sagrado que se dio al mismo, fundado en la creencia de un mejor futuro para todos aquellos que habitaban la región. De la misma manera, este primer momento va a estar caracterizado por la firma de tres contratos y solo dos kilómetros de carrilera en servicio que fueron posibles solo a cargo del estado y el gobierno nacional. El segundo momento dentro de este proceso que inicia para 1883 y culmina con la cancelación del contrato con James Edward Buckley, estuvo caracterizado por los fracasos constantes entre ellos el de la recién creada compañía, aquella cuyo objetivo era terminar la obra esperanzadora y que fue liquidada incluso antes de su funcionamiento, quedando demostrado que la empresa fue una empresa plasmada en papel. El tercer momento que inicia hacia 1899 y culmina para 1905 con el gobierno de Rafael Reyes, estuvo caracterizado por el total abandono en lo concerniente al ferrocarril, la obra que en algún momento fue el tema central de toda una región, paso a un segundo plano, lo poco que se logró fue abandonado cuando inició la guerra de los mil días.

Esta primera etapa dentro del proceso de construcción del ferrocarril de Santander puede compararse con un viacrucis, con un final desdichado, una etapa llena de contratos fracasados, inconvenientes de tipo económico, obras destruidas y abandonadas como consecuencia de las guerras civiles, errores, demoras

¹²¹ OLARTE, Carreño Gustavo. La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga. 1870-1941. Síntesis de una obra discontinua y costosa. Bucaramanga: SIC. 2006. p. 12.

inexplicables, ingenuidad, e inexperiencia por parte del gobierno del estado y el gobierno local.

La línea férrea que debió conectar Bucaramanga con el Magdalena es el ejemplo claro de la incapacidad de los gobernantes para acordar, redactar y hacer cumplir todos los contratos que fueron firmados de manera inescrupulosa a lo largo de 35 años, que ocasionaron gastos innecesarios al erario público.

BIBLIOGRAFIA

FUENTES DOCUMENTALES

Diario Oficial. 1900-1905. (CDIHR-UIS)

Ferrocarril de Santander. Cuentas y colección de actos oficiales relativos a esta obra. Socorro: Imprenta del Estado a cargo de Evangelista Plata, 1884. (CDIHR-UIS)

Gaceta de Santander. 1870-1899. (CDIHR-UIS)

Informe del Gobernador a la Asamblea departamental. Informe del ramo de Hacienda. Bucaramanga: Tipología mercantil, 1896.

Informes del Presidente del Estado de Santander a la Asamblea Legislativa. 1870-1896. Socorro: Imprenta del Estado. (CDIHR-UIS)

Leyes de Colombia. 1870-1905. (CDIHR-UIS)

MANTILLA, Eladio. *Geografía especial del Estado de Santander.* Socorro: s.n., 1880. (CDIHR-UIS)

Memoria del Secretario de Hacienda al Gobernador del Departamento Nacional de Santander en 1888. Bucaramanga: Imprenta del Departamento. s.f.

Revista de Anales de Ingeniería. 1890-1893. (Biblioteca Nacional en Bogotá).

- Núm. 30 (1890) rollo N° VF DU1-961
- Núm. 36 (1890) rollo N° VF DU1-961
- Núm. 54 (1892) rollo N° VF DU1-962
- Núm. 55 (1892) rollo N° VF DU1-962
- Núm. 61 (1893) rollo N° VF DU1-962

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

ARIAS DE GREIFF, Gustavo. *La mula de Hierro*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1986.

BAYONA SARMIENTO, Manuel y NIÑO, Judith. *Del Camino de Paturia al ferrocarril de Santander*. Bucaramanga: SIC, 2002.

BATEMAN, Alfredo. "Notas biográficas y científicas". En: Páginas para la historia de la ingeniería colombiana. Bogotá: Editorial Kelly, 1972. Disponible vía internet: www.accefyn.org.co/proyecto/Galeria/aramos.html.

BERGQUIST, Charles W. *Café y Conflicto 1886-1910: la Guerra de los Mil Días, sus antecedentes y consecuencias*. Medellín: FAES, 1981.

CARRILLO, Felipe. *Los ferrocarriles en Colombia. El ferrocarril de Antioquia: Inicios y Final de una empresa Heroica*. Disponible vía Internet: www.tecnologiaysociedad.uniandes.edu.co/borradores/ferroant.pdf

COLMENARES, Germán. *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada*. Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1989. Tomo 1, 2 y 3.

DAVILA LADRÓN DE GUEVARA, Carlos y TORRES VILLANUEVA, Eugenio. *Empresas y empresarios en la historia de Colombia: Siglos XIX y XX*. Bogotá: CEPAL - Universidad de los Andes, 2003. Tomos I y II.

DUQUE CASTRO, María Fernanda. "Comerciantes y empresarios de Bucaramanga 1857-1885: Una aproximación desde el institucionalismo". En: Revista Crítica. Núm. 29 Enero-Junio de 2005. Disponible vía Internet: www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/rhcritica/29/comerciantespdf

DUQUE ESCOBAR, Gonzalo. "Ferrocarriles: Integración y progreso para Colombia". En: Revista Eje XXI. Núm. 23 (marzo de 2006). Disponible vía Internet: www.bdigital.unal.edu.co/169/1/ffcc.colombia.pdf

_____. "Los modos de transporte en Colombia". En: Revista Aleph. Núm. 11 (17 de julio de 2007). Disponible vía Internet: www.gduquees.blogspot.com/2007/11/los-modos-de-transporte-en-colombia.html

HORNA, Hernán. "Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo XIX: el caso de Colombia". En: Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX y XX. Bogotá: CEPAL - Universidad de los Andes, 2003. Tomo 2

JARAMILLO, Carlos Eduardo. "La guerra de los mil días: 1899-1902". En: Nueva Historia de Colombia. Bogotá: Planeta, 1990. Tomo I, p. 92-112.

_____. "La última guerra del siglo XIX: la primera del siglo XX". En: Boletín Cultural y Bibliográfico. Vol. 27, Núm. 54 (junio 2000).

JARAMILLO URIBE, Jaime. "La economía en el Virreinato (1740-1810)". En: OCAMPO, José Antonio (Comp.). Historia Económica de Colombia. Bogotá: Tercer Mundo, 1994.

JHONSON, David. "Lo que hizo y no hizo el café. Los orígenes regionales de la guerra de los mil días". En: Revista Humanidades UIS. (Enero - junio 1991) p. 77-85.

JIMENEZ, Magdalena. "Vías de comunicación del virreinato hasta la aparición de la navegación a vapor por el Magdalena". En: Revista Historia Crítica. Vol. 45, Núm. 1 (julio - diciembre de 1989). p. 118-125. Disponible vía Internet: www.historiacritica.uniandes.edu.co/view/php/46/1.php

KUNTZ FICKER, Sandra y CONOLLY, Priscilla. *Ferrocarriles y obras públicas*. México: Instituto de Investigaciones Históricas UNAM, 1999.

LATORRE, Emilio. *Transporte y crecimiento regional en Colombia*. Bogotá: CEREC – Uniandes, 1986.

MAYOR MORA, Alberto. “Centenario de un pionero del desarrollo: El ingeniero Francisco Javier Cisneros 1836-1898”. En: *Revista Credencial*. Vol. 108 (junio 1998). Disponible vía Internet: www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio1998/102porta.htm

MEJIA, Carlos Alberto. “Ferrocarriles colombianos en el siglo XIX: Inicio de una mentalidad moderna y tecnológica en el país”. En: *Revista Credencial Historia*. Núm. 108 (junio 1998). Disponible vía internet: www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio1998/102porta.htm

MELO, Jorge Orlando. “Vicisitudes del modelo liberal 1850-1899”. En: OCAMPO, José Antonio (Comp.). *Historia Económica de Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo, 1994.

MOLINA LONDOÑO, Luis Fernando. “El ferrocarril de Amagá”. En: *Revista Credencial Historia*. Núm. 108 (junio 1998). Disponible vía internet: www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio1998/102porta.htm

OLARTE CARREÑO, Gustavo. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga 1870-1941: síntesis de una obra discontinua y costosa*. Bucaramanga: SIC, 2006.

OTERO MUÑOZ, Gustavo. *Wilches y su época*. Bucaramanga: Imprenta Departamental, 1990. (Colección Memoria Regional) Tomo 5

PACHÓN, Álvaro y RAMIREZ, María Teresa. *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006.

PALACIOS, Marco. *El café en Colombia 1850-1970*. Bogotá: El Ancora Editores, 1983.

PARRA, Aquileo. *Memorias*. Bucaramanga: Imprenta Departamental, 1990. (Colección Memoria Regional) Tomo 6.

PATIÑO BENAVIDEZ, Gonzalo Alberto. "La inversión extranjera en Colombia". En: *Revista Humanidades UIS*. Núm. 28 (enero - junio de 1997). p. 57-65.

POVEDA RAMOS, Gabriel. *Antioquia y el ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Gráficas Vallejo, 1974.

_____. "El primer ferrocarril en Colombia". En: *Revista DYNA*. Año 69, Núm. 137 (noviembre de 2002) pp. 61-73.

_____. *Empresarios colombianos del siglo XIX*. Bogotá: El Ancora Editores. 1998.

_____. "Impacto social de la guerra de los mil días: criminalidad". En: *Revista Humanidades UIS*. Núm. 24 (julio - diciembre de 1995) p. 13-23.

_____. "Transporte e ingeniería y ferrocarriles en el siglo XIX". En: *Historia Social de la Ciencia en Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo - COLCIENCIAS, 1993. Tomo IV. Ingeniería e historia de las técnicas.

_____. *Vapores Fluviales en Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo, 1993.

SALAZAR MONTOYA, Jaime. *De la Mula al Camión: Apuntes para una Historia del Transporte en Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo, 2000.

TIRADO MEJÍA, Álvaro. *Introducción a la Historia Económica de Colombia*. Medellín: La Carreta, 1975.

VEGA CANTOR, Renán. *Gente muy rebelde: enclaves, transportes y protestas obreras*. Bogotá: Ediciones Pensamiento Crítico, 2002.