

---

# CAFÉ Y TRANSPORTE EN COLOMBIA: EL FERROCARRIL DE CÚCUTA

---

*Juan Santiago Correa R.\**

Desde la Colonia, la economía de la provincia santandereana giró alrededor de productos agrarios, en haciendas que producían cacao en los valles de San José de Cúcuta, Rosario y Salazar de las Palmas, y en haciendas algodonerías del suroriente, Girón y Rionegro; y, por supuesto, de una importante producción tabacalera. Santander se identificó profundamente con el liberalismo librecambista entre 1857 y 1885, y conformó un poderoso núcleo de políticos regionales que tuvo gran proyección nacional durante el Radicalismo<sup>1</sup>.

Santander fue pionero –junto con Panamá y Antioquia– en la instauración del modelo federal<sup>2</sup>, cuando el 13 de mayo de 1857 se aprobó la ley que creó el Estado de Santander, el cual incluía los territorios de las provincias de Pamplona y Socorro, a los que el 15 de junio se sumaron los territorios del Cantón de Vélez y los distritos de Ocaña, que así regresaron a la antigua división colonial. Pero las unidades

\* Director de Investigación en el CESA, Bogotá, Colombia, [juansc@cesa.edu.co]. Economista de la Universidad Externado de Colombia, magíster en Historia de la Pontificia Universidad Javeriana y doctor en Sociología Jurídica e Instituciones Políticas de la Universidad Externado de Colombia. Este ensayo hace parte de una investigación sobre los ferrocarriles que iniciaron su construcción entre 1850 y 1880. Fecha de recepción: 11 de abril de 2011, fecha de modificación: 30 de agosto de 2012, fecha de aceptación: 1 de septiembre de 2013. Sugerencia de citación: Correa R, J. S. “Café y transporte en Colombia: el Ferrocarril de Cúcuta”, *Revista de Economía Institucional* 15, 29, 2013, pp. 227-251.

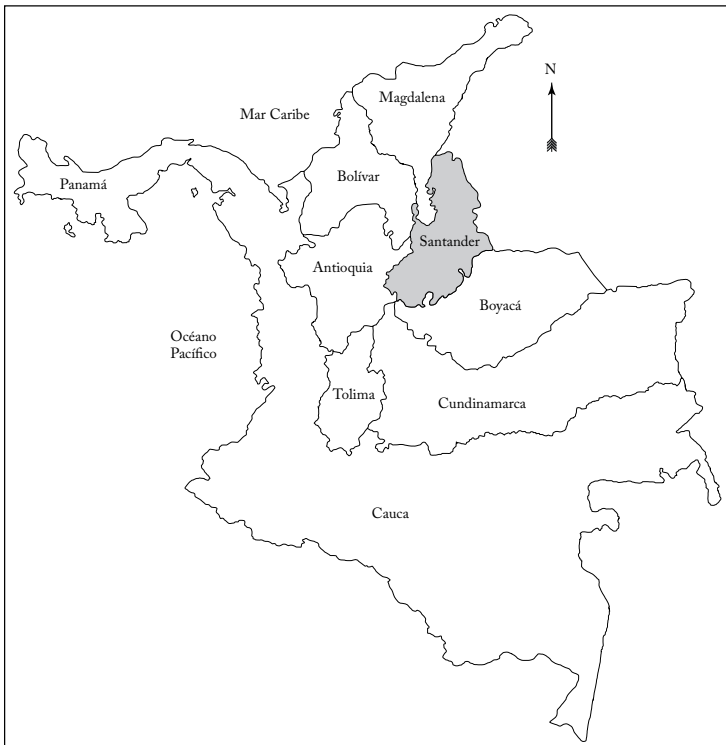
<sup>1</sup> Manuel Murillo Toro, Aquileo Parra, Francisco Javier Zaldúa, Santos Gutiérrez, Francisco Soto, Vicente Azuero, Eustorgio Salgar y otros políticos santandereanos jugaron un papel protagónico en la política local y nacional durante ese período.

<sup>2</sup> El modelo federal se inició con la formación de Panamá como primer estado federal en 1855, al que luego seguirían otros territorios. Este régimen tuvo su expresión más clara en la Constitución de 1863, que reorganizó el país en un sistema federal muy descentralizado con profunda autonomía fiscal y económica de los nueve estados soberanos. Ese régimen terminó con la Constitución de 1886, cuando el país adoptó un sistema centralista.

políticas creadas tardíamente rechazaron el regreso a la condición colonial, y mediante la Ley del 25 de junio de 1859 retornaron al sistema de las siete provincias, que recibieron el nombre de departamentos. Esta división no se mantuvo y la Asamblea Constitucional del Estado segregó el departamento de Guanentá del de Socorro. Hasta 1869 su capital fue Barichara, y la Ley 34 del 11 de noviembre de ese año la trasladó a San Gil (Sastoque y García, 2010, 198-201).

En términos políticos, los departamentos de Soto, Vélez, Socorro, Cúcuta y García Rovira se identificaron plenamente con la propuesta radical; Pamplona, Guanentá y el sur de García Rovira, con los conservadores. El 12 de abril de 1861 el Estado de Santander se convirtió en Estado Soberano de Santander y la capital se trasladó al Socorro. Un decreto del 7 de septiembre de 1886 devolvió a Bucaramanga ese papel, al tiempo que el país pasaba de una organización federal a una centralista (ibíd., 201).

Mapa 1  
Estado Soberano de Santander



Fuente: Jaramillo y Meisel (2010, 296), modificado por el autor.

En la segunda mitad del siglo XIX, Santander seguía siendo una economía rural, con pocas ciudades, que eran más bien centros de residencia de los propietarios rurales, algunos artesanos y comerciantes. En 1870 la población se concentraba en El Socorro, con 16.048 habitantes, Vélez con 11.267, Bucaramanga con 11.255, San Gil con 10.038, Girón con 9.954, Piedecuesta con 9.015, Barichara con 8.855 y Pamplona con 8.261. Entre ellas había una pugna permanente para demostrar cuál tenía mejores condiciones para ser la capital del Estado, y concentrar el poder político, económico, social y simbólico. Bucaramanga solo pudo sobrepasar a Pamplona y al Socorro con el advenimiento del cultivo de café (ibíd.).

Mapa 2  
División político administrativa en 1876



Fuente: Sastoque y García (2010, 200), modificado por el autor.

El tabaco seguía siendo uno de los principales productos de exportación, aunque la participación santandereana afrontó la competencia de otras regiones, como Ambalema. En 1857, José María Samper calculó que la producción de tabaco de la provincia era cercana al 27% del total, equivalente a la suma de café, algodón y textiles artesanales. Se estima que el valor de las exportaciones nacionales era de \$3.092.204 y que Santander aportaba unos exiguos \$120.000 (además de unos \$480.000 en tabaco ordinario para consumo interno) (Johnson, 1984, 128-137), producido en los valles de los ríos Lebrija y Suárez, donde Girón era uno de sus principales centros de producción. Vélez, San Gil, Piedecuesta y El Socorro dependían de la combinación del cultivo de tabaco y algodón, y de la industria artesanal (Sastoque y García, 2010, 202).

Cuando ocurrió el gran colapso del mercado europeo del tabaco en 1878, Bremen recibía cerca del 89% de las exportaciones colombianas de este producto, que solo llegaban al 13,7% del total de importaciones realizadas a través de esa ciudad. Esto evidencia la gran relación de dependencia, y la enorme debilidad ante una caída del mercado, de un producto de baja calidad que se enviaba a los mercados extranjeros con ramas y semillas para aumentar fraudulentamente el peso (Johnson, 1984, 129).

El cultivo del café desplazó la producción cacaotera que se exportaba por Maracaibo o se vendía en el centro del país, aunque no logró desplazar por completo a la producción algodonera. Hacia el medio siglo, la Comisión Corográfica reportó exportaciones de unas 50 mil cargas anuales hacia Maracaibo, a través del puerto de Los Cachos, provenientes de los cantones de Cúcuta, Rosario y Salazar, y una expansión del cultivo en Ocaña, Girón, Piedecuesta y Rionegro. El café que no se exportaba se comercializaba en Mompox, con destino a Santa Marta o Cartagena (Palacios, 1983, 64-65). A mediados de la década de 1860, Salvador Camacho Roldán señaló que el café cultivado en la zona nororiental había cambiado a San José de Cúcuta y la había convertido en el “primer centro de comercio del norte de la República”. Y llevó a que su población fuera “laboriosa, acomodada y progresista” (Camacho, 1976, 85).

La producción cafetera se inició a comienzos del siglo XIX, cuando Cúcuta exportaba unos 100 sacos de 60 kilos, llegó al pico entre finales de la década de 1880 y mediados de la siguiente, y se estancó en 1913. Este cultivo enfrentaba problemas estructurales, de índole política y económica; en primer lugar, el cierre frecuente de la frontera. Las guerras civiles, en particular la Guerra de los Mil Días, afectaron

gravemente a la región y generaron altos niveles de incertidumbre y volatilidad, para cultivadores y comerciantes. En segundo lugar, la falta de uniformidad monetaria llevó a negociar en monedas de plata de ley 0,835 acuñadas en cada región, que se aceptaban o no según conviniera, y nunca se aceptó por completo el papel moneda como medio de pago, lo que interrumpía el circuito comercial y aumentaba los costos de transacción (Palacios, 1983, 72).

En 1874, desde los Santanderes se exportaba cerca del 90% de la producción, unos 100.000 sacos, pero en 1888 las exportaciones cayeron a cerca del 55%, entre otras razones por los altos costos del tránsito por Venezuela a los mercados internacionales y por la presión de sus cafeteros para proteger su producción (Bergquist, 1999, 55). No obstante, el auge de las exportaciones de mediados de la década de 1870 permitió adelantar las primeras iniciativas, para mejorar las comunicaciones con Venezuela como ruta de tránsito comercial más eficiente que el difícil recorrido por el río Magdalena.

A finales del siglo XIX, el tipo de explotación agrícola había provocado el agotamiento de los suelos fértiles de la región, lo que, sumado a los altos costos de transporte, a la caída de los precios internacionales del café en el último lustro del siglo, a la Guerra de los Mil Días y a que el mercado consideraba el café santandereano de inferior calidad que el “Manizales”, el “Medellín” o el “Bogotá”, provocó una profunda crisis en la región y el abandono de importantes zonas de cultivo, aunque aún conservaba cerca del 60% de la cosecha nacional (Palacios, 1983, 73).

Durante un breve período, entre 1866 y 1870, los sombreros de jipijapa tuvieron alguna importancia en las exportaciones santandereanas. Pero rápidamente fueron desplazados por los sombreros de suaza provenientes del Tolima, de mejor calidad, y fueron relegados a un mercado interno de precios bajos, con una caída de \$8 por docena en 1867 a \$1,80 en 1873. La quina también vivió un breve período de auge en la década de 1850, explotada como en el resto del país mediante la extracción silvestre de la corteza de los árboles en terrenos baldíos cercanos a Bucaramanga, El Socorro, Zapatoca y en las selvas del Carare. El comercio quintero tuvo un impacto importante en Bucaramanga y Zapatoca (Sastoque y García, 2010, 202).

Como otras regiones del país, Santander tuvo dificultades geográficas, fiscales y económicas para construir una red de infraestructura que dinamizara los mercados internos y trasladara, a precios más bajos, sus productos hacia el exterior. Es un territorio con un gran número de ríos –como el Sogamoso, el Suárez, el Lebrija, el Opón y

el Chicamocha— con fuertes flujos hídricos estacionales, profundos cañones y altas pendientes, que impiden la navegación en todo su curso. El desarrollo de caminos no fue fácil, y aunque la iniciativa privada estuvo presente en muchos proyectos, la mayoría de ellos eran difíciles de mantener, de poca capacidad o de utilidad limitada. Por ello, cuando la fiebre ferrocarrilera llegó al país, Santander vio la oportunidad de solucionar estas dificultades en forma definitiva, y fue pionero en la construcción de líneas férreas.

Desde la Colonia, Cúcuta era una importante intersección de caminos entre Santafé, Caracas y Maracaibo, la salida al Caribe. Los ríos Zulia y Catatumbo permitieron integrar este importante eje comercial, pero la independencia y la separación de Venezuela de la Gran Colombia dificultaron el flujo de mercancías en este eje tradicional.

La pujanza de esta ciudad fronteriza fue duramente afectada por el terremoto del 18 de mayo de 1875<sup>3</sup>, que destruyó casi todas las edificaciones y cobró la vida del 20% de sus 5.000 habitantes<sup>4</sup>, y por la crisis tabacalera de los años siguientes. Al momento del terremoto, la ciudad tenía un comercio pujante, una compañía de seguros marítimos, una caja de ahorros, un “teatro elegante”, una plaza de mercado techada que se consideraba una de las mejores del país, varios edificios privados y públicos, bodegas y almacenes de buen tamaño, y 11 escuelas que atendían a 845 alumnos. La gran mayoría de estas edificaciones quedaron reducidas a escombros (Secretaría de lo Interior i R. Exteriores, 1875, 3002-3003).

Debido a la magnitud de la catástrofe, el 1° de octubre el Estado Soberano decidió mejorar las comunicaciones con Venezuela con la construcción de un camino entre Cúcuta y San Buenaventura (hoy Puerto Villamizar). Entre los promotores del proyecto se encontraban Domingo Guzmán, Felipe Arocha, Foción Soto, Julio Pérez, Domingo Díaz, Aristides García Herreros, Luis Antonio Gandica y Elbano Mazzei, entre otros importantes comerciantes locales para quienes el dinamismo del Puerto de Maracaibo ofrecía mayores oportunidades y facilidades que el Magdalena, por sus dificultades topográficas o técnicas (Caicedo, 1983, 9).

Debido a las especificaciones del camino este podía soportar una carga de máximo 5 toneladas en cualquier tipo de vehículo. Si el peso era mayor, los usuarios debían pedir autorización expresa y reforzar

<sup>3</sup> De acuerdo con Caicedo (1983), la mayor parte de los archivos del Concejo Municipal de Cúcuta fueron destruidos en el terremoto, lo que dificulta la reconstrucción de sus actuaciones al inicio de la vida republicana.

<sup>4</sup> Avisos de prensa de la época estimaban una población afectada de 10.000 personas.

en forma provisional los puentes que lo requirieran. El camino de 18 kilómetros se entregó mediante una concesión de 99 años, pero rápidamente fue insuficiente para la carga que transitaba y, desde muy temprano, se vio la necesidad de una mejora de algún tipo en este eje de comunicación, que se expresaría en uno de los modelos más interesante en la construcción de los ferrocarriles colombianos en la segunda mitad del siglo XIX (ibíd., y Arias, 2006, 16).

El caso del Ferrocarril de Cúcuta presentó elementos novedosos para la época; en particular, la élite cucuteña decidió construir varios proyectos pensados en términos de un sistema de transporte, los cuales reforzaron el proyecto liberal en el oriente de la región. Pero la situación política y económica llevó a que algunos de esos proyectos no concluyeran satisfactoriamente o que operaran parcialmente con respecto al diseño original<sup>5</sup>.

Este artículo analiza la construcción y la operación de las rutas del Ferrocarril de Cúcuta, así como su relación con la política y la economía regionales. Se divide en cinco secciones, en las que se estudian la línea del Zulia o Norte, la del Sur, la del Táchira y el desarrollo del tranvía de Cúcuta como articulador del sistema. Por último, se presentan algunas consideraciones finales.

### LÍNEA DEL ZULIA O NORTE: CÚCUTA-PUERTO VILLAMIZAR

La discusión sobre una vía férrea que conectara a Cúcuta con Puerto Villamizar surgió a comienzos de la década de 1870 cuando la compañía dueña de la concesión del camino que llevaba a ese puerto le comunicó al gobierno nacional que, dadas las condiciones del contrato, estaba facultada para emprender la construcción de una vía férrea entre esos puntos. La compañía le pidió un empréstito de hasta \$500.000 para iniciar la obra, con un interés no mayor al 7%, pagadero en cuotas de \$20.000 anuales desde que se abriera al servicio del público, dando como garantía los ingresos del peaje del camino (que en 1872 ascendían a \$65.498,05); además, prometía que una vez el ferrocarril llegara a San Buenaventura, empezaría a construir la ruta hacia el Magdalena (Arocha, 1873, 845).

El Secretario de Hacienda y Fomento, Aquileo Parra, recibió con prudencia la propuesta y le informó a la compañía que el gobierno tenía autorización para promover la construcción de un camino de herradura con trazado carretero entre Cúcuta y el Magdalena, pa-

<sup>5</sup> El archivo de la empresa del Ferrocarril de Cúcuta se encuentra en un lento proceso de recuperación y catalogación en la Academia de Historia del Norte de Santander (Cúcuta), por ello no se tiene acceso a la mayor parte de la información operativa.

sando por Ocaña, y para dar una garantía del 7% de utilidad anual a un ferrocarril entre Cúcuta y la ciénaga de Paturia o sobre la orilla derecha del río Magdalena que terminara en alguna población del centro de la provincia de Soto, pero que aún no estaba autorizado para hacer lo propio con un ferrocarril que terminara en el río Zulia. Para subsanar este vacío, propuso incluir la propuesta en las negociaciones que se adelantaban en Europa para conseguir el capital necesario para el Ferrocarril del Norte, y contactar inversionistas interesados en este proyecto, pues el empréstito debía ser de al menos \$600.000 nominales para que, dado el descuento sobre los papeles nacionales, se desembolsaran \$500.000, y que el proceso contractual estaría sujeto a aprobación del Congreso (Parra, 1873, 845).

Pero solo después del terremoto de 1875 el Estado Soberano de Santander, como componente del programa de reconstrucción de la ciudad, aprobó otorgar una concesión para construir y explotar un ferrocarril de 55 kilómetros, el cual fue propuesto por Domingo Guzmán y estudiado por una comisión compuesta por Aristides García Herreros y Domingo Díaz. El 16 de marzo de 1876 se aprobó el informe que se presentaría al Estado Soberano (Pérez 2007, 375; Caicedo, 1983, 11).

Sus promotores fueron Domingo Guzmán, Felipe Arocha, Luis Antonio Gandica, Foción Soto, Rudesindo Soto, Julio Pérez, Aristides García Herreros, Joaquín Estrada, Andrés Berti, Juan Aranguren, Ildefonso Urquinoa y Elbano Mazzei, comerciantes y empresarios importantes de la ciudad, algunos de ellos socios fundadores del Club de Comercio de San José de Cúcuta.

La concesión se otorgó a la misma compañía del camino de San Buenaventura (Pérez, 2007, 375) y fue negociada por Marco A. Estrada en nombre de la empresa. El ingeniero Juan Nepomuceno González llevó a cabo los estudios iniciales mediante un contrato firmado el 25 de abril de 1877. Como otras concesiones, contemplaba una exclusividad por 80 años, exención de derechos de importación, otorgaba 100 mil hectáreas que incluían las 14 mil recibidas por la empresa del camino de San Buenaventura<sup>6</sup>, la construcción de bodegas y las instalaciones necesarias en Puerto Villamizar para manejar la carga entre el río y el ferrocarril. Se podían poner en servicio secciones construidas no menores a 18 kilómetros; una vez aprobado el contrato por la Asamblea del Estado, la empresa tendría 18 meses para entregar la obra hasta el kilómetro 18, y 12 meses para cada

<sup>6</sup> Poveda sostiene que eran 64 mil hectáreas, incluidas las 14.000 entregadas para el camino (2010, 180).



tramo siguiente de igual longitud; se garantizó la exclusividad del trayecto río Zulia a Cúcuta por tren; una vez terminado el tiempo de la concesión, retornaría sin costo al Estado de Santander; y como era habitual, se fijaron exenciones para pasajeros y carga oficial y para los correos (Poveda, 2010, 180).

Pero a diferencia de lo que ocurrió en otras concesiones, no se dieron subsidios a los accionistas, y estos invirtieron recursos propios o gestionaron el capital necesario para efectuar la obra. El capital inicial fue de 1.800.000 pesos oro, obtenido en parte mediante un crédito de £120.000 (\$600.000) conseguido por el Ingeniero Director Juan N. González con la empresa Minlos Brewery & Co., que a diferencia de otros empréstitos se obtuvo sin aval del gobierno y con condiciones más favorables: un interés del 6% y un descuento del 15% (Pérez, 2007, 375; Caicedo 1983, 12). Se construyeron 54,72 kilómetros con un costo de \$2.222.527, \$40.594 por kilómetro construido. Para atender los compromisos de la construcción, el capital de la compañía se elevó a \$4.500.000 y se modificó la composición accionaria (cuadro1).

Cuadro 1  
Composición accionaria de la compañía  
(Pesos)

Accionista	Paquete accionario	Porcentaje	Capital
Concejo Municipal	1.500	30,0	1.350.000
Francisco J. Cisneros	1.200	24,0	1.080.000
Librada Jáuregui y Rudesindo Soto	1.070	21,4	963.000
Francisco Bertí	300	6,0	270.000
Hermanos Gandica	260	5,2	234.000
Viuda de José María Belloso	120	2,4	108.000
Virginia Wolf	100	2,0	90.000
Pequeños accionistas	617	12,3	555.300
Total	5.000	100,0	4.500.000

Fuente: Caicedo (1983), elaboración del autor<sup>7</sup>.

Esto dio lugar a una estructura de propiedad muy diferente de la que era usual en los proyectos de esa época, pues incluía inversión del gobierno local, inversión extranjera y una alta proporción de capital de empresarios locales. Así, el proyecto se realizó de manera más expedita, pues involucraba un mayor número sectores sociales interesados y contaba con mayor aprecio popular a lo largo de la ruta. En Santander, el sector privado participó con frecuencia en importantes obras de interés público en el siglo XIX. No solo en el Ferrocarril de Cúcuta, también en la construcción de puentes sobre los ríos Suárez y

7 Entre los pequeños accionistas había colombianos y venezolanos.

Sogamoso, en la electrificación de Bucaramanga y en otros proyectos (*El Liberal*, 1897).

Durante la construcción de la vía férrea se utilizaron reclusos como mano de obra, aunque algunos liberales influyentes, como Nicolás Esguerra, abogaron por una mayor proporción de mano de obra libre para llevar a término la obra (Archivo Aquileo Parra, Carta de Nicolás Esguerra, 12 de abril de 1876)<sup>8</sup>.

Francisco J. Cisneros, quien intervenía en otros proyectos de transporte, delegó a Dámaso Zapata como representante en la Junta Directiva; como presidente se nombró a José Agustín Berti y el primer gerente encargado de la construcción fue Enrique Morales. Las obras fueron realizadas por ingenieros colombianos como Rafael Torres Mariño, intensamente involucrado en la construcción de ferrocarriles en el país; en su mayoría liberales pertenecientes al Radicalismo. La primera locomotora recorrió el tramo inicial el 27 de noviembre de 1878. Pocos años después, en 1881, había cuatro bodegas con una capacidad de 20.000 cargas de café (Martínez, 1926, 238; Pérez, 2007, 376; Caicedo, 1983, 13).

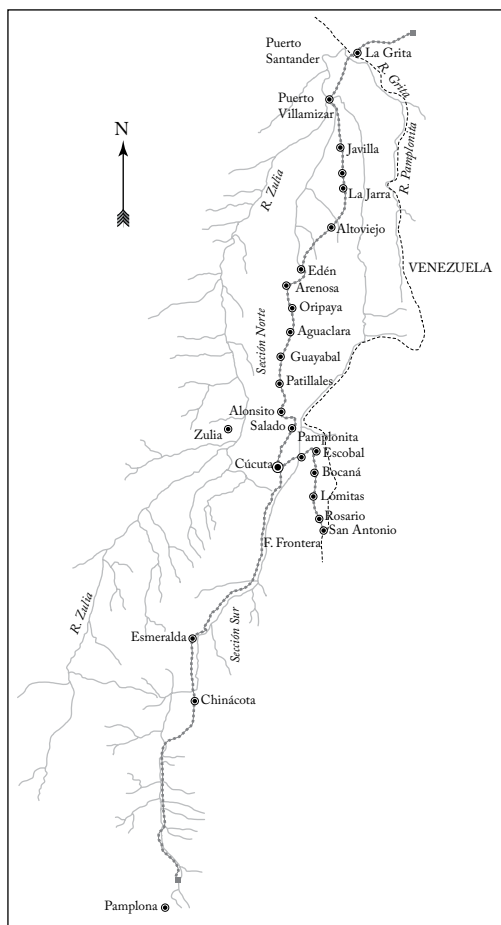
Como describe el padre Ramón García, cura de Bochalema, en una carta de 1880 a su amigo cucuteño Laureano Manrique, en esa época la ciudad se había recuperado en parte del terremoto y tenía cerca de 12 mil habitantes, en ocho barrios (La Vega, El Caimán, El Páramo, El Callejón, La Playa, Curazao, Carora y Los Balcones). Había un pequeño teatro particular, cuatro boticas “de tono verdaderamente francés”, las casas comerciales de Bonet y Compañía, Estrada e Hijos, Díaz y Cía., Riedel, y Cabrera & Ferrero, el edificio de la Aduana, construido en “hierro, grande y de bella apariencia”, el hospital de caridad, templos y hermandades de carácter religioso y laico que mostraban una ciudad en franca recuperación (García, 1980, 34-35).

La construcción aprovechó las facilidades de transporte que ofrecían los ríos Catatumbo y Zulia, que permitieron iniciar la obra en Puerto Villamizar, sobre este último río, la cual avanzó 18 kilómetros hasta La Jarra en 1880. Ese año, el presidente del Estado Soberano, Solón Wilches, concedió una prórroga que permitió llevar los rieles hasta Aguablanca en 1883, año en el cual las inversiones ascendieron a \$90.682,78 y se pagaron \$20.038,56 por intereses. La línea hasta Cúcuta se inauguró el 6 de febrero de 1887, con la llegada de la locomotora La Cúcuta, con una extensión total de 54.750 metros desde Puerto Villamizar (Pérez, 2007, 376; Caicedo, 1983, 16-17).

<sup>8</sup> Archivo personal de Juan Camilo Rodríguez.

Durante la construcción, la compañía enfrentó una difícil situación originada por las medidas monetarias de La Regeneración, pues las disposiciones legales determinaron el curso forzoso de los billetes del Banco Nacional, los cuales, a pesar de la normatividad, no eran recibidos por los obreros de la compañía. Esta trató infructuosamente de apelar esta decisión alegando que los derechos de peaje, de acuerdo con la concesión, estaban tasados en monedas de oro o plata de ley 0,900, pero la normatividad nacional se impuso sobre la local y el alegato no prosperó. Para solventar esta situación, la empresa creó la Caja de Ahorros y logró una nueva capitalización (Caicedo, 1983, 13; Correa, 2009).

Mapa 3  
Ferrocarril del Norte de Santander



Fuente: Arias (2006, 17), modificado por el autor.

No obstante, la difícil situación de la región entre 1880 y 1881 llevó a que en junio de 1881 la Junta Directiva propusiera reducir el jornal de los trabajadores a 8 reales diarios, lo cual fue aceptado por la mayoría de los obreros para evitar la parálisis del proyecto. El empeoramiento de la economía local condujo a que en 1882 se ordenara una nueva reducción, a 7 reales diarios para los obreros, y en la misma proporción a los empleados sin contrato (Caicedo, 1983, 14).

El gran problema que se enfrentó durante la construcción fue el estallido de la guerra de 1885<sup>9</sup>, pues el gobierno de La Regeneración consideró que una línea férrea y un camino de concesión en manos de sus enemigos ocasionaba dos problemas: la entrada de armas por la frontera y una retaguardia estratégica para las tropas liberales. Por ello tomó el control a mediados de ese año y expropió las 1.500 acciones pertenecientes a la ciudad de Cúcuta (Pérez, 2007, 378; Arias, 2006, 16). Después de la derrota de los radicales en La Humareda se inició una intensa campaña contra el Ferrocarril, pues se consideraba riesgoso que estuviese en manos de la oposición, y que se podía convertir en un foco revolucionario por las condiciones de la paz lograda con el Radicalismo. El principal argumento del gobierno, que lo expuso en periódicos capitalinos, era que la empresa tenía mil hombres entrenados militarmente y que lo podía duplicar fácilmente. Además, se tenía contratado un crédito de \$750.000 que se podían utilizar para financiar una nueva rebelión con apoyo en ambos lados de la frontera (Pérez, 2007, 379).

La empresa contrató para su defensa al abogado Felipe Silva, quien demandó al periódico *El Recopilador* por calumnia. En el proceso, el general Leonardo Canal atacó violentamente al Ferrocarril en su declaración juramentada de abril de 1887, y sostuvo que prestaba un apoyo incondicional a los líderes revolucionarios Foción Soto, Vargas Vila y Cuartas, que se encontraban en Venezuela (ibíd.).

Uno de los más afectados por esta situación fue Francisco J. Cisneros, quien poseía el segundo paquete de acciones, pues quedó involucrado en la controversia. Quizá esta fue una de las razones para que el gobierno de Carlos Holguín, en cabeza del ahora ministro Leonardo Canal, decidiera cancelar el contrato firmado para concluir el Ferrocarril de Girardot.

<sup>9</sup> La guerra de 1885 comenzó como un conflicto local en agosto de 1884 en el Estado Soberano de Santander en oposición a las medidas centralistas cada vez más fuertes de Rafael Núñez. A comienzos de 1885, el conflicto se extendió al Cauca y Antioquia. Los ejércitos liberales fueron derrotados en junio en la batalla de La Humareda, pero la rendición formal solo se dio en noviembre.

En 1890, la ruta tenía una extensión de 54,9 kilómetros desde el río Zulia hasta Cúcuta, con una trocha de 1 metro, pendientes suaves que no excedían el 0,025% y radios máximos de curva que no pasaban de 100 metros (AGN, 1890, t. 430, f. 26v). Durante todo el periodo se mantuvo la amenaza de expropiación de la compañía y se intervino directamente en el nombramiento de directivos pretextando que Cisneros ejercía una presión indebida sobre los demás accionistas. Al final del conflicto, el gobierno devolvió las acciones incautadas y pagó una indemnización, con el compromiso de que la empresa no se opusiera a las autoridades del gobierno. No obstante, igual que en 1885, durante la guerra de 1895<sup>10</sup> el gobierno tomó en arrendamiento forzoso el Ferrocarril con un pago de \$100.000 (Pérez, 2007, 379).

Además de la situación política, las insalubres condiciones locales entorpecieron la construcción. A pesar de la adecuación de hospitales móviles, la malaria y otras enfermedades tropicales ocasionaron la muerte de trabajadores y del ingeniero Manuel Serrano. La construcción fue lenta pues solo se terminó un promedio anual de cinco kilómetros. Para el servicio inicial se tenían cinco locomotoras Porter Bell de Pittsburgh, siete carros de pasajeros y 63 vagones de carga; la trocha tenía un metro entre rieles. Infortunadamente, por problemas de suministro de carbón, estas locomotoras funcionaron con leña, con un consumo de un metro cúbico por cada 27,5 kilómetros de recorrido, lo que produjo un fuerte impacto ambiental en la zona (ibíd., 376; Arias, 2006, 16).

Así como las guerras civiles de 1885 y 1895, la Guerra de los Mil Días tuvo un impacto directo en la operación del Ferrocarril, hasta el punto de que el 25 de octubre de 1899 Luis Morales Berti, Jefe Militar de la Provincia de Cúcuta, mediante nota oficial No. 897, ordenó al jefe del escuadrón Bolívar que tomara posesión del Ferrocarril y de sus operaciones. Paradójicamente, el general liberal Benjamín Herrera, comandante general del Ejército del Norte, ordenó a la compañía la suspensión total del tráfico por el Ferrocarril de la Frontera, luego de recibir \$5.682,17 del gerente de la compañía para apoyar a las tropas liberales el 3 de noviembre de 1899 y de haber decomisado la mercancía que estaba en las bodegas de Puerto Villamizar para uso de los ejércitos liberales (Berti, 1901, 21-33)<sup>11</sup>.

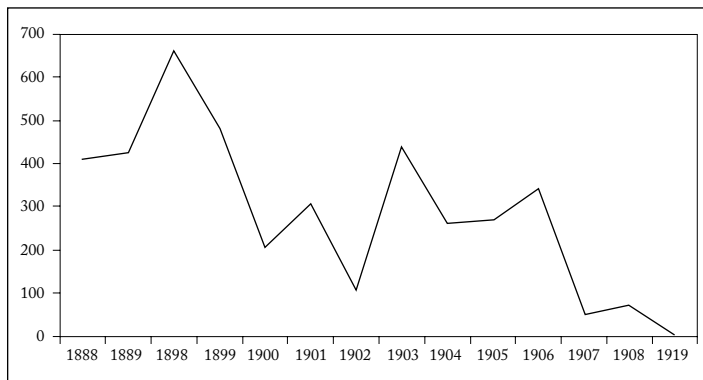
<sup>10</sup> La guerra civil de 1895 fue un conflicto de corta duración, en la que el sector guerrillero del partido liberal intentó infructuosamente provocar una insurrección. No obstante, la guerra se diluyó en una serie de conflictos regionales que no lograron articular una posición nacional frente al gobierno.

<sup>11</sup> Este tipo de pagos, de unos \$5.000 en moneda de plata de 0,835, se hicieron con frecuencia en 1899 y 1900, a los generales Benjamín Herrera y Gabriel Vargas Santos.

Además, debido a la suspensión del tráfico por el río Zulia ocasionada por la guerra, y al cierre del puerto de Encontrados para la navegación en los ríos Zulia y Catatumbo, ordenado por el gobierno de Venezuela, la compañía tuvo que reducir la frecuencia de los trenes (quedando solo uno diario a Puerto Villamizar y dos a la frontera), así como el sueldo que pagaba a sus trabajadores. Los dueños de la empresa se encontraban en el peor escenario posible: la intervención directa de tropas oficialistas y rebeldes y el cierre del comercio con Venezuela en la frontera (ibíd., 1-20).

Ante esas dificultades, en 1901 José Agustín Berti, presidente del Ferrocarril, informó a los accionistas de los primeros retrasos en los pagos a la River Plate Trust, Loan and Agency Co. y a la Isaac & Samuel de Londres. El inspector del Ferrocarril, Elías Castillo, informó a la asamblea de accionistas que las carrileras entre Cúcuta y Puerto Villamizar se habían deteriorado por la falta de mantenimiento durante el conflicto, igual que el enriado del tranvía, y que había graves problemas de mantenimiento en la ruta a la frontera, en los puentes Boconó, Los Ángeles y Guacharacal (ibíd.). El servicio de telégrafo y teléfonos también se deterioró por la guerra, y hubo frecuentes cortes en las líneas, aunque el material rodante se encontraba en condiciones menos dramáticas.

Gráfica 1  
Ingresos del Ferrocarril de Cúcuta, Línea Norte  
(Miles de pesos)



Fuente: Pérez (2007, 377).

No obstante las dificultades provocadas por la guerra, el ferrocarril tuvo un impacto favorable en el comercio, pues dio a la zona una salida más fácil al mar que la difícil ruta del Magdalena. Este fue el tercer

ferrocarril que se inauguró, después de los de Panamá y Barranquilla, y a diferencia de otras del país, fue en general una empresa rentable por la buena administración y la carga que movilizó, lo que le permitió repartir unos dividendos de \$265 por acción (Pérez, 2007, 377).

Pero como se observa en la gráfica 1, la operación tuvo un comportamiento volátil en el que se aprecian los efectos de la Guerra de los Mil Días, y luego de una breve recuperación durante el gobierno de Reyes, una acentuada pérdida de dinamismo desde 1906.

Sin embargo, como era natural, la obra desplazó algunas actividades tradicionales. Las recuas de mulas se redujeron a la mitad entre Cúcuta y Puerto Villamizar, y las empresas de talabartería, venta de aperos, las tierras de pastaje cerca de Cúcuta y las ventas de víveres y guarapo se resintieron sensiblemente con la operación del ferrocarril (Pérez, 2003, 205).

En 1924 la empresa emprendió la construcción de un tramo de 7 kilómetros entre Puerto Villamizar y la frontera para conectar la línea con el Ferrocarril de Encontrados, en Venezuela. La terminación del Puente Unión en el río Grita permitió este enlace, que fue ratificado por un convenio binacional de intercambio de servicios entre las dos empresas, lo que facilitó el transporte de personas y mercancías hasta el río Zulia (Ortega, 1932, 96).

Mientras Colombia construía este ramal, Venezuela inició en 1923 la ampliación del Ferrocarril del Táchira<sup>12</sup> hasta Puerto Grita, en el río Zulia, para empalmar con el de Cúcuta, donde pudo conectar, por el Puente Unión, hasta la Estación Santander frente a Puerto Grita. El puente se inauguró el 24 de julio de 1926. La conexión con el Ferrocarril del Táchira desplazó buena parte de la carga que se transportaba por el río Zulia de Puerto Villamizar a Encontrados, pues ofrecía mayor capacidad de carga y rapidez, en particular en épocas de cosecha cafetera. En la década de 1930 funcionaban varias líneas.

### LÍNEA SUR: CÚCUTA-EL DIAMANTE

Aunque la línea a Puerto Villamizar daba una salida fácil al mar, tenía un grave problema: las fluctuantes relaciones binacionales. Por ello, la salida al Magdalena, a pesar de sus dificultades, no se abandonó del todo, y el ingeniero Juan Nepomuceno González trabajó desde 1871 para establecer una conexión, en particular por la vía a Ocaña, pues

<sup>12</sup> La línea principal del Ferrocarril del Táchira en Venezuela era Encontrados-Estación Táchira, a 18 kilómetros de San Juan de Colón (capital del distrito de Ayacucho), con una longitud total de 120 kilómetros (Pérez, 2003, 122).

esas tierras empezaban a mostrar un alto potencial cafetero (Pérez, 2007, 382).

Con ese fin, en 1892 se firmó un contrato de construcción subsidiado, con la empresa Leal González y Cía., dirigida por el general Ramón González Valencia. Pero el proyecto nunca arrancó y el contrato se transfirió, en 1907, a la empresa francesa Brochet y Lefebvre en cabeza del barón Georg Slane. Se pensaba unir a Cúcuta con el Magdalena cerca de Tamalameque, partiendo de Puerto Villamizar o por la depresión de Bobalí, para conectar el río con el Ferrocarril del Norte. Igual que los concesionarios anteriores, esta empresa tampoco comenzó la construcción y el contrato se declaró nulo el 29 de enero de 1910 (Caicedo, 1983, 20-21).

La ruta por el Cerro de Bobalí pasaba por un antiguo camino prácticamente inexistente en ese momento, abandonado por la guerra de 1885, y pretendía reconectar la zona con los yacimientos petrolíferos de la Concesión de Virgilio Barco (Ministerio de Obras Públicas, 1916, 6). La Ley 39 de 1912 ordenó hacer los estudios necesarios para esa conexión, que le fueron asignados el 6 de junio de 1913 a una comisión encabezada por Fabio González Tavera, quien estudió las distintas posibles rutas para superar la cordillera Oriental hacia el Magdalena. El gobierno asignó el 25% del producto de la Aduana de Cúcuta para la conexión con el Magdalena. El Decreto 84 de 1915 nombró la Junta Organizadora del Ferrocarril del Magdalena, integrada por José Agustín Berti, Julio Ramírez Berti, Jorge Ferrero, Andrés Fernández y Víctor Angulo Heredia como principales. Todos pertenecientes a la Junta Directiva del Ferrocarril de Cúcuta (ibíd., 3-4).

En 1915, el general Luis Morales Berti y José Joaquín Villamizar presentaron a la Cámara de Representantes un proyecto de ley, modificatorio de la Ley 89 de 1912, para el Ferrocarril Cúcuta-Tamalameque. Para su estudio, la Cámara dispuso una comisión integrada por Francisco Carbonel, Laureano Gómez y Escipión Jaramillo, entre otros, quienes presentaron una ponencia favorable al proyecto, el cual fue aprobado en tercer debate en octubre de 1915. En el Senado, el proyecto de ley le fue encargado al senador Felipe Escobar, quien lo modificó en un punto: el trayecto debía ser construido por la nación y no por el departamento (Caicedo, 1983, 22).

Se estimó que la construcción de los 297 kilómetros del trayecto costaría unos \$7.000.000, con un valor promedio de \$20.000 a \$25.000 por kilómetro (dependiendo de que el trayecto fuera o no montañoso), incluidas las obras de mampostería en hierro, los puentes y elementos



que se requirieran (Ministerio de Obras Públicas, 1916, 19), y que pasaría por las prometedoras tierras de Ocaña.

La modificación mencionada provocó una airada protesta del gobernador Luis Febres Cordero, y aunque el proyecto fue negado inicialmente por la presión de algunos representantes y del senador Olarte Camacho, se aprobó en primer debate y, finalmente, como ley el 13 de noviembre de 1915 (Caicedo, 1983, 23).

Se debe señalar que el comercio externo a través de Cúcuta no era menor, pues en 1916 se registraron 3.900 toneladas en importaciones y 10.140 toneladas en exportaciones, 10.000 de ellas de café, por un valor aproximado de medio millón de pesos oro de 1916. La protesta del gobernador era comprensible, pues se perdía el control de una línea de transporte con alto potencial (Ministerio de Obras Públicas, 1916, 5 y 18).

El gobierno nacional formó varias comisiones que en los años siguientes estudiaron diferentes rutas para el trazado y la construcción de la línea, pero en 1922 se derogaron las leyes que apoyaban este proyecto e impulsaban la construcción de una carretera. Además, durante el gobierno de Pedro Nel Ospina se aprobó la construcción de un cable aéreo entre Gamarra y Cúcuta, cuya primera parte, hasta Cerro Bravo (27 km), se inauguró el 1° de agosto de 1927, y una segunda, entre Gamarra y Ocaña, el 7 de marzo de 1929. Sin embargo, igual que en el cable de Manizales, el mantenimiento y la operación experimentaron una difícil situación financiera en la década de 1930, y quedó fuera de servicio a finales de esa década (Caicedo, 1983, 24-25).

Ambas compañías enfrentaron algunos problemas, en particular en la última fase el ingeniero Fabio González Tavera tropezó con las dificultades que presentaba la selva del Catatumbo, y más adelante, afrontaron la crisis financiera de la empresa francesa ocasionada por el estallido de la Primera Guerra Mundial. Por ello, el proyecto por el Catatumbo se abandonó en 1922 y se optó por ampliar hacia el sur la línea del Ferrocarril de Cúcuta. El 4 de agosto de ese año se firmó un contrato de construcción exclusiva entre el Ferrocarril y el departamento de Norte de Santander en el cual se acordó pagar una subvención de \$4.000 por kilómetro construido, para un trazado que incluía 21 kilómetros por la hoya del río Pamplonita, desde el Puente de San Rafael hasta La Esmeralda, con la posibilidad de ampliarlo hasta el sitio La Donjuana. La compañía se comprometió a terminar la obra en dos años y a construirla por secciones: la primera de 20 kilómetros y las otras no menores de 4 kilómetros (Pérez, 2007, 383; Ortega, 1932, 99).

Más tarde, el Congreso, mediante la Ley 65 de 1923, declaró que la vía hasta la ciudad de Pamplona era de utilidad pública y autorizó a la gobernación para celebrar un contrato que diera una subvención de hasta \$15.000 por kilómetro conforme a las especificaciones de la Ley 104 de 1892 o Ley General de Ferrocarriles. Se firmó entonces un contrato con el Ferrocarril de Cúcuta para que continuara la construcción, con una compensación de \$4.600 por kilómetro construido, entre los kilómetros 21 y 42, en la Estación de El Diamante, la estación final de la línea del sur. La idea era empalmar más adelante con el Ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga (*ibíd.*, 90), pero debido a las dificultades en la construcción de la línea no se pudo culminar ese plan.

La financiación para este trayecto y la construcción de un cable aéreo entre Cúcuta y el Magdalena ascendía a \$4.000.000, que se pensaban obtener, conforme a la Ley 69 de 1923, con el pago de Estados Unidos de la indemnización por Panamá, y se incluyó por partes iguales en los presupuestos de 1924, 1925 y 1926. Pero como esta iniciativa no prosperó se promulgó la Ley 38 de 1924 para prolongar la línea por administración delegada, la cual otorgó \$600.000 en bonos de deuda externa que pertenecían a la carretera Cúcuta-río Magdalena y al camino del Sarare. También se autorizó al gobierno nacional para invertir \$15.000 mensuales de los fondos de la indemnización de Panamá y de los productos de la empresa para culminar la obra (*ibíd.*, 90 y 100).

El estudio inicial, entre noviembre de 1925 y agosto de 1926, le fue encargado a Julio Méndez, como jefe de comisión, y a Julio Vengoechea, Arcadio Herrera, Antonio Morales, Renato Ángel y Alfonso Pinzón. Desde septiembre de 1926, la construcción estuvo a cargo del ingeniero Méndez y de Antonio Vega Rangel; la interventoría del gobierno la ejerció Jorge Ferrero (*ibíd.*, 100).

El trayecto inicial de 5,12 kilómetros, entre La Esmeralda y La Donjuana, el más costoso y más difícil, se terminó el 28 de agosto de 1928. El tramo siguiente, de 10,92 kilómetros, entre La Donjuana y Bochalema, fue recibido por el gobierno el 27 de noviembre junto con un trayecto de la carretera hasta Bochalema, de 3,6 kilómetros, que tuvo un valor de \$52.921. En estos trayectos se emplearon 1.200 trabajadores, pero la falta de madera en la región obligó a importar las traviesas desde Maracaibo (*ibíd.*).

El 20 de abril de 1928 la obra ya había costado \$1.092.412 provenientes de la venta de bonos y sus intereses, que incluían \$400.000 asignados por la Junta Nacional de Empréstitos y varias partidas asignadas por el Ministerio de Obras Públicas. Sin embargo, la obra fue suspendida en junio de 1929 por la crisis fiscal, y se hizo una nueva

renegociación entre el representante de la compañía, Jorge Soto del Corral, y el Ministerio (ibíd., 101).

Como resultado de estas negociaciones, mediante el Decreto 1239 de 1929 la compañía se comprometió a terminar el trayecto hasta El Diamante; de allí en adelante lo continuaría el gobierno nacional mediante apropiaciones mensuales hasta de \$110.000. El último trayecto, de 5,9 kilómetros, se recibió el 30 de diciembre de 1929, con un ancho de vía de un metro, una pendiente máxima de 2,66% y rieles de 55 libras. La inversión en la línea, sin incluir ramales de carreteras, variantes ni el hospital, fue de \$1.767.382,43, con un costo por kilómetro de \$80.335. La compañía operaba con 4 locomotoras, 3 vagones de pasajeros para cada una y 4 góndolas, pero con un inconveniente: el tramo faltante de 3,5 kilómetros para llegar hasta Pamplona fue suspendido en forma definitiva por la crisis mundial (ibíd.).

Tal como se había pactado, el ramal operaba por administración delegada al Ferrocarril de Cúcuta, que recibía el 20% del producto mensual y un pago adicional por costos estimados de operación de \$1,4 por tren-kilómetro para trayectos con pendiente del 2,5%. Esta negociación no fue rentable para el gobierno y se puso fin al contrato de explotación en junio de 1931 (ibíd.).

Uno de los mayores problemas que enfrentó la línea fue la competencia de la carretera, que desviaba gran parte de la carga que se podía transportar por ferrocarril. No obstante, tuvo un impacto económico favorable pues permitió el desarrollo de la margen izquierda del río Pamplonita, en particular sobre el Ingenio Carrillo y las haciendas cercanas a la vía entre Cúcuta, Bochalema y Pamplona (Caicedo, 1983, 30).

No obstante, el impacto de esta ruta fue limitado porque el ferrocarril tuvo una vida muy corta y no se completó hasta Pamplona, lo que limitó el transporte de café en la región. Ya en 1931 se tuvo que suspender el tráfico por el invierno, y luego de un lustro de dificultades económicas la línea se suspendió definitivamente en marzo de 1936.

## LÍNEA DEL TÁCHIRA O DE LA FRONTERA

Para mejorar el tráfico con Venezuela se firmó el contrato n.º 78 de 1893 entre el departamento de Santander, el gobierno nacional y el Ferrocarril de Cúcuta con el fin de construir y explotar una línea entre Cúcuta y la orilla meridional del río Táchira, frente a San Antonio. El Ferrocarril de la Frontera, como se lo llamó, tendría un privilegio de explotación de 70 años con derecho preferente a construir variantes que enlazaran con la frontera venezolana, exención de derechos de

importación y de impuestos nacionales y departamentales, la entrega de 200 hectáreas por kilómetro construido y una garantía del 6% anual sobre el subsidio de \$30.000 por kilómetro construido (Caicedo, 1983, 33-34).

Los trabajos comenzaron en 1895 y concluyeron en septiembre de 1897, meses antes del plazo estipulado, a pesar de que se suspendieron brevemente por la guerra civil de 1895. La obra más importante fue el puente de 200 metros sobre el río Pamplonita; el trayecto total era de 16,2 kilómetros, con un costo de \$326.150 (en promedio, \$20.132 por kilómetro), uno de los costos más bajos por kilómetro construido en el siglo XIX. Los estudios y el trazado fueron realizados por el ingeniero Y. P. Yeatman, y en la construcción participaron los ingenieros locales Juan N. González Vásquez, Enrique y Alejo Morales, Rafael Torres Mariño, entre otros (Pérez, 2007, 381).

No obstante, el informe del gobernador a la Asamblea Departamental en 1898 señala los primeros problemas respecto de los resultados esperados, pues la terminación de la línea a la frontera fue recibida con clara hostilidad por el gobierno venezolano, porque consideraba que afectaba su producción y a sus comerciantes. Venezuela acababa de terminar su ferrocarril cafetero e intentaba desviar el tráfico mediante derechos de aduana (Bergquist, 1999, 55; Palacios, 1983, 73)<sup>13</sup>.

No obstante, cuando la producción cafetera en la región se estancó, el empalme con Venezuela se logró gracias a la Ley 54 de 1919, que ordenó realizar una obra de utilidad común, la cual se concretó con la construcción del puente sobre el río Táchira. Este fue financiado por partes iguales entre Colombia y Venezuela y se comisionó al ingeniero Fabio González Tavera, gerente del Ferrocarril de Cúcuta, para dirigir la parte colombiana de la obra. Venezuela comisionó al ingeniero Aurelio Beroles, con lo que se concretó el empalme binacional (Ortega, 1932, 97).

A pesar de las dificultades fronterizas, en términos generales fue un ferrocarril de bajo costo y de altos ingresos para la compañía, lo que le permitió pagar en un año y medio la inversión realizada. El único problema que se presentó fue que no se pudo hacer totalmente el pago del subsidio de \$81.000 redimibles en la Aduana de Cúcuta y solo se recibió en 1908, mediante una reclamación legal de \$50.000. Durante la administración de Eduardo Santos (1938-1942), el Ferrocarril fue comprado por la Nación y sus rieles fueron levantados para construir la carretera a San Antonio sobre el mismo trayecto (Pérez, 2007, 381).

<sup>13</sup> Paradójicamente, muchos comerciantes y caficultores de la región también tenían tierras cafeteras en Venezuela.

**Cuadro 2**  
**Movimiento del Ferrocarril de la Frontera**  
**(Toneladas y pesos)**

Año	Pasajes	Carga	Ingresos brutos	Gastos de explotación	Utilidad
1910	52.016	17.192	383.091	n.d.	n.d.
1911	49.388	19.534	514.197	266.808	247.389
1912	58.914	22.803	517.209	238.644	278.565
1913	59.480	28.013	609.710	299.152	310.558
1914	61.043	26.940	317.078	302.642	14.436

Fuente: Pérez (2007, 381).

## EL TRANVÍA DE CÚCUTA Y LA OPERACIÓN INTEGRAL DEL SISTEMA

Cúcuta se convirtió en pionera del desarrollo de sistemas urbanos de transporte masivo en el país cuando en 1880 el Estado Soberano de Santander propuso que se construyera un tranvía de vapor en la ciudad. En desarrollo de esta idea se otorgó la primera concesión a Elías Luján por 25 años, quien en 1886 traspasó a Alejandro Galvis el contrato sin haber iniciado la construcción. Este lo traspasó a la empresa del Ferrocarril de Cúcuta, lo que llevó a perfilar el diseño de un sistema integrado con las líneas del ferrocarril (ibíd., 80).

El Ferrocarril de Cúcuta construyó cinco líneas de tranvías cuyo punto de origen era la estación del ferrocarril, así funcionaba como un sistema. La primera línea, que operó entre 1890 y 1942, iba hasta la Aduana Nacional, con una longitud de un kilómetro; la segunda, a la plaza de mercado; la tercera, a la Estación Rosetal, con una extensión de 1,7 kilómetros, que operó entre 1893 y 1938; la cuarta, al Puente de San Rafael, con 3,5 kilómetros, que operó entre 1919 y 1938, y la última, a Puente Espuma, con 1,5 kilómetros, que operó hasta 1938. El servicio se prestó con cuatro pequeñas locomotoras de vapor que halaban tres carros de pasajeros cada una (ibíd.). Algunos vagones servían para transporte de carga, lo que facilitaba el empalme con el ferrocarril.

La primera etapa de construcción (Rosetal-Aduana) tuvo un costo de \$336.150,23, y el tramo al puente de San Rafael de \$45.198,23; parte de la inversión se financió con un crédito externo. Al término de la concesión, la propiedad revirtió a la ciudad, que la dio en arrendamiento al Ferrocarril de Cúcuta para su operación (ibíd.).

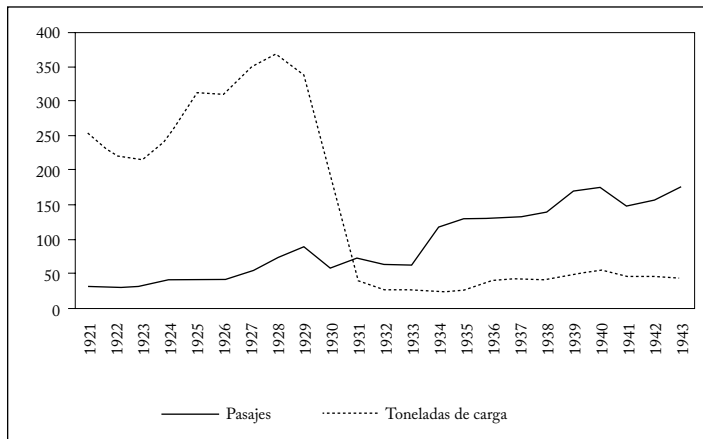
Con el contrato de concesión la ciudad pudo construir esta obra sin incurrir en costos, con un claro beneficio para sus 35.000 habitantes. En general, la obra tuvo un fuerte apoyo popular, pues no solo servía para el transporte urbano, sino que empalmaba las líneas norte y sur del ferrocarril, de modo que operaba como un sistema integrado.

Solo en 1920 la empresa pudo pagar el préstamo obtenido en Londres desde que la River Plate Trust, Loan and Agency Co. se involucró en la construcción, después de la precaria situación que generó la Guerra de los Mil Días para cumplir los pagos. Uno de los golpes más fuertes que sufrió la empresa durante la guerra fue la exigencia de Benjamín Herrera, al mando de tropas liberales, de entregar la suma de \$105.068,15; el gerente Agustín Berti se negó y tuvo que exiliarse en la frontera (Caicedo, 1983, 36).

El rechazo de esa solicitud no se debió a diferencias ideológicas, pues ambos eran liberales y Berti también era general, sino a las amargas experiencias de la compañía en las guerras anteriores, en las que se estuvo a punto de expropiar la empresa.

En la década de 1920, las líneas férreas y del tranvía mostraron una tendencia moderada al alza en el movimiento de carga y claramente creciente en el de pasajeros. Pero la crisis mundial tuvo un impacto negativo en ambos rubros, aunque la empresa pudo repartir dividendos en 1930. Desde ese momento hubo un descenso considerable, con alta volatilidad, en los resultados del Ferrocarril.

Gráfica 2  
Movimiento de Ferrocarril (1921-1943)  
(Miles)



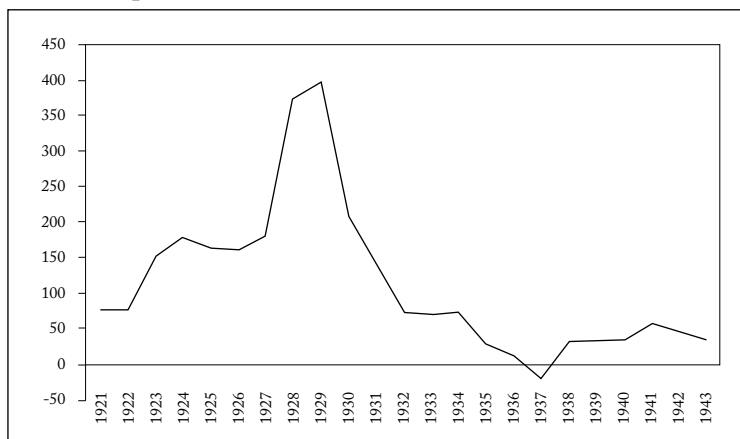
Fuente: Ortega (1932, 104), Pérez (2003, 244) y Poveda (2010, 187); cálculos propios.

Adicionalmente, el problema financiero afectó gravemente el mantenimiento del equipo rodante, pues de las 23 locomotoras que tenía solo 15 estaban en operación. El resto estaba compuesto por cuatro carros automotores de gasolina para inspección, expresos, etc.; 16 vagones de pasajeros, con una capacidad de 608 personas; 115 unidades

entre vagones, plataformas, carros de balasto, rejas para ganado, con una capacidad de 1.209 toneladas (Ortega, 1932, 104).

### Gráfica 3

Remanente operacional del Ferrocarril de Cúcuta, 1921-1943  
(Miles de pesos)



Fuente: Ortega (1932, 104), Pérez (2003, 244) y Poveda (2010, 187), cálculos propios.

A finales de la década la situación era lamentable, y el Concejo Municipal autorizó en 1941 al ingeniero José Faccini para levantar parte de los rieles del tranvía y de la línea férrea, y para sentar pavimento a fin de usar los corredores como carretera. Este fue un golpe definitivo para el Ferrocarril, pues cortó el empalme entre los ramales, y desde ese momento empezó un lento proceso de desuso y se acentuó la competencia con el transporte automotor que llevó al cierre definitivo de la línea en 1960.

### CONSIDERACIONES FINALES

Santander fue una de las regiones en las que el desarrollo ferroviario se pensó de manera integral, pues no solo incluía la construcción de la línea, sino que llegó a configurar un sistema de transporte, aunque pequeño en el caso de Cúcuta, con importantes efectos regionales. Si bien se proyectó un modelo de mayor alcance que conectara internamente a Santander y lo ligara al comercio exterior a través de tres vías: al río Zulia, al Magdalena, y a un país vecino, la primera y única conexión ferroviaria internacional, el plan se vio truncado por diversos motivos.

La primera parte del proyecto, que conectaba a Cúcuta y Puerto Villamizar, fue un caso de contratación ejemplar: sus 54,7 kilómetros se construyeron en el plazo programado, sin las concesiones territoriales, los aportes gubernamentales y las cláusulas económicas especiales usuales en el resto del país. Fue construida con capital privado por ingenieros colombianos, con fuerte apoyo popular. La segunda y tercera partes del proyecto, las líneas del sur y de la frontera, se construyeron en condiciones diferentes: recibieron subsidios directos, garantías de rendimientos, etc., que luego dificultaron su operación económica y financiera. Su construcción y su operación fueron tardías y no generaron los beneficios esperados.

El proyecto del sur enfrentó las dificultades de la crisis económica, los recursos financieros se agotaron y no se concluyó como se planeó inicialmente. El de la frontera, a pesar de ser el primer proyecto de conexión internacional del país, enfrentó las oscilaciones de la situación comercial con Venezuela, la política interna y las complejas relaciones bilaterales que afectaron su operación durante su corta vida. No obstante, en términos generales, la empresa del Ferrocarril de Cúcuta administró eficientemente todos los ramales hasta su desaparición en 1941. Tuvo, además, la ventaja operativa de la interconexión con el tranvía de la ciudad, que integró el sistema con buenos resultados.

Este sistema férreo permitió que la élite económica y política liberal de esta región tuviera una vía de comunicación eficaz y de bajo costo para movilizar el principal producto agrícola de exportación de esa época, el café, al tiempo que hizo posible su consolidación hegemónica y, en no pocas ocasiones, le proporcionó los medios materiales para oponerse al gobierno de la Regeneración durante las guerras civiles del siglo XIX.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. AGN, Sección República, Fondo Archivo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Informe, 1890, t. 430, f. 26v.
2. Archivo Aquileo Parra, Carta de Nicolás Esguerra a Aquileo Parra, 12 de abril de 1876.
3. Arias de G., G. *La segunda mula de hierro*, Bogotá, Panamericana Formas e Impresos, 2006.
4. Arocha, F. "Proyecto de un ferrocarril entre Cúcuta y Puerto Villamizar", *Diario Oficial*, 6 de septiembre de 1873, p. 845.
5. Bergquist, Ch. *Café y conflicto en Colombia (1886-1910): la guerra de los Mil Días, sus antecedentes y consecuencias*, Bogotá, El Áncora-Banco de la República, 1999.
6. Berti, J. A. *Ferrocarril de Cúcuta: informe del presidente a los accionistas*, Cúcuta, Tipografía de M. Lascano e Hijo, 1901.



7. Caicedo, J. *Vida, pasión y muerte del Ferrocarril de Cúcuta*, Cúcuta, Cámara de Comercio de Cúcuta, 1983.
8. Camacho R., S. *Escritos sobre economía y política*, J. A. Bejarano, ed., Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1976.
9. Correa, J. S. “Del Radicalismo a la Regeneración. La cuestión monetaria (1880-1903)”, *Revista de Economía Institucional* 21, 2009, pp. 161-178.
10. *El Liberal*. “¡Menos gobierno en Santander!”, 5 de junio de 1897.
11. García, A. *Club del Comercio San José de Cúcuta (1880-1930)*, Bogotá, Impresa, 1980.
12. Jaramillo, R. L. y A. Meisel. “Más allá de la retórica de la reacción, análisis económico de la desamortización”, A. Meisel y M. T. Ramírez, *Economía colombiana del siglo XIX*, Bogotá, Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2010, pp. 283-330.
13. Johnson, D. Ch. *Santander siglo XIX: cambios socioeconómicos*, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1984.
14. Martínez, R. A. “El Ferrocarril de Cúcuta al río Zulia”, L. Febres C. *El Terremoto de Cúcuta 1875-1925. Escritos referentes a esta catástrofe, con algunos datos sobre la fisonomía de la población antigua y de la ciudad moderna*, Bogotá, Minerva, 1926, pp. 235-245.
15. Ministerio de Obras Públicas. *Ferrocarril de Cúcuta al río Magdalena (Informe de la Comisión)*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1916.
16. Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país (1920-1930)*, Bogotá, Imprenta Nacional-Academia Colombiana de Historia, 1932.
17. Palacios, M. *El café en Colombia (1850-1970): una historia económica, social y política*, segunda edición, Bogotá, El Colegio de México-El Áncora, 1983.
18. Parra, A. “Proyecto de un ferrocarril entre Cúcuta y Puerto Villamizar”, *Diario Oficial*, 6 de septiembre de 1873, p. 845.
19. Pérez L., J. *Colombia-Venezuela: economía-política-sociedad (siglos XIX y XX)*, Cúcuta, La Opinión, 2003.
20. Pérez, G. *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*, Bogotá, Ediciones Cisnecolor, 2007.
21. Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, Medellín, Fondo Editorial Universidad Eafit, 2010.
22. Sastoque, E. y M. García. “La guerra civil de 1876-1877 en los Andes nororientales colombianos”, *Revista de Economía Institucional* 22, 2010, pp. 193-214.
23. Secretaría de lo Interior i R. Exteriores. “Terremoto de Cúcuta: circular No. 443 al Cuerpo Diplomático i Consular de Colombia en el exterior”, *Diario Oficial*, 3 de julio de 1875, pp. 3002-3003.