

EVOLUCIÓN E HISTORIA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN COLOMBIA

POR

ANDRES FELIPE ZAPATA RIOS

CC. 8.105.785 DE SABANETA

MATERIA

HISTORIA, CONCEPTOS Y DERECHO DE TRANSPORTE TERRESTRE

DOCENTE

JOSE FERNANDO ESCOBAR ESCOBAR

UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA

ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DE TRANSPORTE

MEDELLIN 15 DE ABRIL DE 2015

RESUMEN

El transporte ferroviario ha sido un avance de la humanidad, el cual se generó por la necesidad de transportar grandes cargas y evidenciar que al movilizar cargas pesadas sobre rieles era mucho más fácil. En la revolución industrial se creó la maquina a vapor, que fue el primer equipo que transito sobre rieles, al observar que su producción era más económica, eficaz y seguro, surgió el transporte ferroviario de carga y personas, rápidamente se expandió por Europa y posteriormente el resto del mundo, siendo unos de los principales modalidades de transporte, que también tuvo una gran importancia en el desarrollo de Colombia.

PALABRAS CLAVES

- **Transporte**
- **Modalidad**
- **Ferrocarril**
- **Vía**
- **Maquina**
- **Carga**
- **Personal**
- **Infraestructura**
- **Comercio**
- **Desarrollo**
- **Crecimiento**
- **Vapor**
- **Locomotora**
- **Tren**
- **Vagón**

HISTORIA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

ORIGEN DEL FERROCARRIL.

Algunos historiadores han establecido que la idea del ferrocarril surgió por los surcos que los carros de tracción animal fueron excavando de forma paralela en las calles las cuales eran muy angostas, “Los habitantes se dieron cuenta muy pronto de que estas rodadas, cuando eran profundas, mantenían a los vehículos guiados y no estropeaban, al circular, las casas junto a las que pasaban, en las estrechas calles de las ciudades que regaban el Tigris y el Éufrates”¹

Otra postura del surgimiento del ferrocarril se remonta “a épocas muy antiguas. Ya los egipcios utilizaban carriles de piedra, e incluso metálicos, con este fin (se han encontrado restos de carriles de bronce en las inmediaciones de las pirámides de Gizeh y en el istmo de Suez). Sin embargo, el verdadero nacimiento de los ferrocarriles, tal y como se conocen en la actualidad, tuvo lugar con la invención de la locomotora”²

De las dos posturas se deslinda que el surgimiento de la idea de los ferrocarriles emana de hechos históricos, por las necesidades de la población de transportar grandes cargas, en donde se vieron avocados a utilizar medios que tenían a la mano que facilitaban en cierta medida la movilización de grandes cargas; al ser

¹ <http://www.monografias.com/trabajos82/mecanismo-locomocion-trenes/mecanismo-locomocion-trenes.shtml>

² <http://historiaybiografias.com/ferrocarril/>

costumbres reiteradas marcaron ideas claras para el surgimiento de la visión sobre el transporte de grandes cosas sobre rieles.

SURGIMIENTO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

Muchos después, en el siglo XVIII, ya con ideas claras que por medio de dos líneas paralelas se facilitaba el transporte de grandes cargas, generaron la necesidad de crear la máquina que podría con fuerza de combustión transportar por las líneas férreas las mercancías de gran volumen, concibiendo la máquina de vapor.

“La idea de aplicar la máquina de vapor al transporte se llevó por primera vez a la práctica ya en 1769 bajo la forma de un complicado artefacto, destinado a correr sobre rieles, construido por un francés, Nicolás Cugot. Posteriormente, el inglés Richard Trevithick fabricó locomotoras (1801-1808), si bien estas últimas habían sido pensadas sólo para el servicio de las minas de hulla y tenían una aplicación limitada. El nacimiento del ferrocarril, el primer vehículo terrestre movido por una fuerza no procedente de un animal, se encuentra estrechamente ligado a la invención de la máquina de vapor, ideada en el siglo XVIII por James Watt”

A partir de la observación del trabajo en las minas, el ingeniero británico Richard Trevithick ideó la primera locomotora de vapor que se desplazaba por raíles, en 1804. Cuatro años después realizó la presentación del nuevo vehículo, formado por una locomotora que arrastraba una vagoneta a lo largo de un breve recorrido. Aunque el sistema acabó descarrilando, la experiencia alentó nuevos intentos, que

culminaron en la puesta en marcha de las primeras locomotoras destinadas no ya a la simple demostración, sino a la comunicación entre núcleos a distancia.³

En otro aparte es registrado que “El constructor de la primera locomotora de 25 de julio de 1814, que derivó más tarde en un ferrocarril, fue George Stephenson.

El destino inicial de la locomotora, fue su utilización en las minas carboníferas, en cuya primera demostración se logró arrastrar una carga de cuarenta toneladas, a una velocidad de seis kilómetros por hora. En 1823, el Parlamento inglés aprobó el acta que aseguraba a George Stephenson la titularidad de un proyecto, cuya finalidad era unir los pueblos de Stockton y Darlington, mediante una vía férrea”⁴.

El ferrocarril fue considerado como uno de los productos más importantes surgidos por la revolución industrial siglos XVIII y XIX, después de la invención de la máquina a vapor

“Finalmente, en 1825 fue abierto al público el primer ferrocarril a vapor: un conjunto de vagones arrastrados por una locomotora que utilizaba esta energía, que cubrió la distancia entre las poblaciones inglesas de Stockton y Darlington. Cinco años más tarde quedó inaugurado el tramo Liverpool-Manchester, que aseguró el tráfico regular de mercancías y pasajeros entre ambas localidades; la locomotora, la célebre Rocket, había sido construida por el mencionado Stephenson. Con las mejoras apropiadas, el prototipo sería utilizado en las máquinas futuras.

³ ibídem

⁴ Ibídem 01

A mediados del siglo XIX se construyeron muchos kilómetros de vía férrea, en torno a 1850 el ferrocarril de vapor había llegado ya a todos los continentes”⁵.

EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN AMÉRICA

Después del gran crecimiento de transporte ferroviario en el Continente Europeo fue trasladado a los demás hemisferios del mundo, por las ventajas y el volumen que se podía transportar de personas y cosas.

Considerando las grandes extensiones del continente Americano, y el crecimiento tan rápido que se estaba presentado en el mismo, hubo la imperiosa necesidad de que llegara la modalidad de transporte ferroviario.

Los inicios del ferrocarril en América se remontan al año 1831, cuando en el pequeño pueblo estadounidense de Albania hizo su aparición el primer servicio de trenes de vapor. El 9 de agosto de ese año, con una primitiva máquina denominada “Bull”, traída de Inglaterra, se realizó el primer recorrido de esta locomotora, que solo conducía tres pequeños carros con capacidad para seis pasajeros cada uno. Recién 36 años después, el 23 de octubre de 1867, se efectuaría la inauguración del gran ferrocarril de San Francisco a Nueva York, conocido con el nombre de "Unión Pacific Road"⁶.

⁵ Ibídem 02

⁶ http://es.wikipedia.org/wiki/Historia_del_ferrocarril_en_Paraguay

“El primer ferrocarril español se construyó en Cuba en 1837 (entonces colonia española) y correspondería a la línea La Habana-Güines. En 1836 en la mina asturiana de Arnao, según hallazgos recientes, se sacaba el mineral mediante un sistema de vías y vagonetas que formaban trenes con tracción a sangre”, la cual contaba con una extensión de 88 millas, pero su inauguración solo será 4 años después de su construcción.

“El primer tren de pasajeros y carga en Sudamérica resulta ser el que corrió de Lima al Puerto del Callao, en el Perú, que ingresó atravesando una puerta especial de la vieja muralla colonial de Lima, el 17 de mayo de 1851, después que había ya servido por tramos con meses de antelación después del inicio de las obras. Se adelantó en siete meses al de Chile que corrió de Caldera a Copiapó por vez primera el 25 de diciembre de 1851. La locomotora Callao hizo su entrada inaugural, el 5 de abril de 1851, fecha que se inicia el servicio comercial efectivo, en la estación de San Juan de Dios en la ciudad de Lima. Era la “Callao” una de las tres máquinas fabricadas en Inglaterra por encargo del Perú, en los talleres de los Stephenson, del modelo 2-4-0.”⁷

Los 80 kilómetros del Ferrocarril de Panamá fueron la primera vía férrea construida en el país por Panamá Railroad Co. de Nueva York, iniciada en 1850 y concluida en 1855 entre Colón y Panamá. Contó con la destacada dirección de los ingenieros George M. Totten y John C. Trautwine, quienes dotaron al mundo con la ruta más corta de la época entre los hemisferios

⁷ http://es.wikipedia.org/wiki/Historia_del_ferrocarril_en_Espa%C3%B1a

oriental y occidental. El Ferrocarril de Bolívar fue construido por alemanes e ingleses asociados en Hoenisberg Wessels & Co., de Barranquilla, con origen en Bremen (Alemania), iniciado en 1869 y concluido en 1871 entre Barranquilla y Puerto Salgar. Cisneros lo prolongó hasta Puerto Colombia, sumando 27 km. Intervinieron ingleses de The Barranquilla Railway & PierCompany Limited”.⁸

EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN COLOMBIA

“En el año 1836, el Congreso expidió una Ley a través de la cual se le concedía a personas naturales o jurídicas, privilegios y especiales regalías para que construyeran y explotaran el camino de rieles entre la ciudad de Panamá y el punto de terminación de las aguas navegables del río Chagres, para intercomunicar así los dos Océanos. Estos ambiciosos planes solo se llegaron a cristalizar hasta 1850, cuando se contrató con el Barón Thierry la construcción del ferrocarril de Panamá, primera obra de este género que se construyó y se dio al servicio en Colombia”⁹.

⁸http://datateca.unad.edu.co/contenidos/102905/2013_2/Act._3._Reconocimiento_unidad_1/historia_del_sistema_ferroviano_en_colombia.html

⁹ <http://www.trendeoccidente.com/historia.php>

Considerando las condiciones topográficas de Colombia, y las distancias que se generaban de la zona central a los puertos con los que contaba, aunando el hecho de las vías estrechas, incompletas, numerosos trayectos fluviales formando un precario aislamiento de la Capital Bogotana, y tomando como referencia la construcción del ferrocarril de Panamá en el año 1848 y 1850 aproximadamente, se sentaron las bases para la discusión de una vía de hierro prontamente.

Para 1849, dadas las condiciones del Canal del Dique que imposibilitaba la navegabilidad, las naves marítimas fondeaban en Sabanilla, desde donde salían las cargas a lomo de mula con destino a los barcos de río en Barranquilla”¹⁰, el libertador Bolívar, tomo la decisión de que se construyera dos ferrocarriles, uno que fuera desde Cartagena con Corazal, y otro para unir a Sabanilla con Barranquilla, dichas obras fueron contratadas con el General Ramón Santos Domingo Villa, y Ramón B. Jimeno, quienes posteriormente lo traspasaron a una firma Inglesa en el año 1868.

“En 1871, con la Ley 69, el gobierno destacó la importancia que tenía para el país la agilización del transporte en la actividad comercial. De ahí que en

¹⁰ ENSAYO SOBRE EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE DE CARGA EN COLOMBIA/ AUTOR. JAIME SALAZAR MONTOYA/Editado por el Departamento Público de la Universidad Externado de Colombia/ junio de 2013, Pg.122.

1872, la Ley 52 buscó la integración de una red Ferroviaria Interoceánica que partiendo de la bahía de Buenaventura, atravesara los departamentos del Cauca, Tolima, Cundinamarca, Boyacá y Santander, y se conectara con el río Magdalena en un puerto en donde la navegación no sufriera interrupciones. Nació así el proyecto denominado ferrocarril del norte, cuya finalidad básica era la de unir a Bogotá con el Océano Atlántico.

Pero todos estos proyectos quedaron truncados ante la transformación política y administrativa surgida con la Constitución Política de 1886, que convirtió los Estados en Departamentos, redujo la renta de las secciones y fortaleció, en cambio, las de la Nación”¹¹

Considerado la necesidad del servicio de transporte ferro la Nación revalido algunos acuerdos hechos por los departamentos y con esos se pudo seguir avanzando con la construcción de las vías férreas.

A finales del siglo XIX, Colombia contaba con 600 Km aproximadamente de vías ferroviarias, pero con la construcción de la línea de Bogotá al río Magdalena que termino en 1909, también la línea que unió el río Cauca con Buenaventura inaugurada en 1914, se fue expandiendo el transporte ferroviario, toda vez que para el año 1909, ya contaba con aproximadamente

¹¹ Ibídem 09.

1000 km de vías férreas, ya para el año 1929 con la línea férrea de Antioquia, eran aproximadamente 3000 km de líneas, la cual empezó en Puerto Berrio a orillas del Magdalena, en dirección a Medellín en 1874, por Cisneros al mando de un equipo de dirección formado por norteamericanos, cubanos y peruanos y por obreros presidiarios asignados por el departamento. Esto se debió en gran medida a la promulgación de la ley 104 del año 1892, se autorizó que a través de los sistemas de concesiones la construcción de ferrocarriles de Colombia, que perduro hasta el año 1947, por esto para finales del “siglo XIX y comienzos del XX, el transporte ferroviario se constituyó en un motor para las exportaciones, especialmente las de café, tabaco y cacao”¹².

En la administración del Presidente Marco Fidel Suárez, se recibió la propuesta del "Sindicato Colomboamericano", conformado por famosos banqueros y comerciantes norteamericanos, para integrar el sistema ferroviario, encaminado a construir una red férrea en la cual los trenes recorrieran el trayecto de Bogotá a un punto de la Costa Atlántica en menos de 24 horas, mediante el sistema de concesión a 50 años, incluida la

¹² Ibídem 08

explotación y operación. Pero esta genial idea, quedó en la mente de los colombianos y en los famosos "sueños del presidente Suárez".

Con el crecimiento de las líneas Ferreras se generó la necesidad por primera vez de organizar el sector del transporte férreo, por esto se creó por medio del Decreto 3129 de 1954, la empresa Ferrocarriles Nacionales De Colombia –FCN., con el objeto de que un solo “este ente estatal se encargara del sistema de transporte férreo y de operar y mantener su infraestructura y equipos para prestar un servicio eficiente”¹³.

Este crecimiento se vio perturbado por la Primera Guerra Mundial, al generar baja en el volumen de importación y a la caída de los precios de explotación, ocasionando la reducción de algunos caminos, por la reducción de costos en el presupuesto para la fecha.

Otro problema que afronto crecimiento de las líneas ferroviarias finalizada la guerra, fue el colapso financiero que sufrió Estados Unidos siendo este el único mercado en el cual Colombia podía esperar el concurso de capitales, congelando los créditos financieros.

¹³ Ibídem 09

Colombia logro ingresos para continuar con el crecimiento de las líneas férreas y otras obras, con la venta de Panamá y con créditos externos en su mayoría con bancos norteamericanos, dineros que fueron dedicados casi en su totalidad en obras públicas.

“En 1961 con la terminación de las obras del ferrocarril del Atlántico, se integraron las líneas dispersamente construidas, lográndose así unir los puertos de Buenaventura y Santa Marta, con lo cual la red férrea nacional llegó a 3.431 Km. Esta construcción, última obra ferroviaria ejecutada por el sector público en Colombia, data ya de 40 años, no habiéndose acometido posteriormente ningún otro proyecto, posiblemente ante la carencia de un plan estratégico de transporte, que hubiera podido darle cuerpo a las funciones consagradas para la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia (el ferrocarril del Cerrejón se construyó en la década de los 80, pero éste no corresponde a la red estatal)”¹⁴.

Se resaltó la gran importancia de la construcción de las vías férreas, porque con ello se logró un gran avance en la vida económica, toda vez con el servicio público de transporte se activó el comercio de muchos pueblos y

¹⁴ Ibídem 09

además del crecimiento demográfico de los sectores por donde pasaba el tren.

Pero esta fuerza se fue perdiendo paulatinamente en la década de los sesenta, por el crecimiento de otras modalidades de transporte, y el deterioro de las líneas férreas.

Otro factor histórico que generó pérdida de líneas férreas fue en el año 1972, con el desbordamiento del río Cauca se destruyó una parte del ferrocarril que comunicaba a Medellín con Buenaventura (20 Km. entre La Felisa y La Pintada) y separó las redes del Atlántico y del Pacífico, situación que aún no se ha corregido, generando repercusiones negativas para el transporte ferroviario.

El deterioro también se debió en una gran medida a la mala gestión desarrollada por la FCN, y la deficiente ejecución de políticas férreas, falta de coherencia, y coordinación, por esta entidad.

Por esta mala gestión con la Ley 21 de 1988, se liquidó la FCN, y se creó la Empresa Colombiana de Vías Ferreras – Ferrovías, siendo una empresa industrial y comercial del Estado, vigilada y vinculada al Ministerio de Obras Públicas y Transporte con el objeto de explotar, mejorar, mantener,

rehabilitar, modernizar, y administrar la red férrea nacional; dentro de las funciones realizadas por ferrovías fue el diseño de procesos de concesión de carácter integral, con el fin de que con el fin de que se adelantara la rehabilitación, conservación, operación y explotación de la infraestructura de transporte férreo de carga de la red nacional¹⁵.

Ya con la creación del Ministerio de Transporte quien se ocupó el control y regulación de algunas modalidades de transporte entre ellas el férreo, además de la Superintendencia de Puertos y Transporte y por la Empresa Colombiana de Vías Férreas – Ferrovías, el Estado ha buscado nuevas concesiones con el fin de volver al auge del transporte ferroviario.

Pero de igual forma por el deterioro de las vías, en la actualidad el modo de transporte ferro fue relegado por el transporte terrestres por automotores sobre vías pavimentadas, que a pesar que de incrementas los costos en el mercado, por falta de planeación, políticas claras e inversión en el servicio férreo, es poco visto y conocido en Colombia, haciendo la salvedad con lo que está ocurriendo en la Ciudad de Medellín y municipios aledaños, que el servicio de transporte masivo se presta por medio de un maquina eléctrica que transporta a la población del Valle de Aburra.

¹⁵ Ibídem 09

METRO DE MEDELLIN

Dentro de los grande lograos del servicio de transporte ferro, fue la obtenida en el valle de aburra con el ingreso del servicio del Metro, en sus inicios empezó con la creación de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada – Metro de Medellín Ltda.- la cual se constituyó el 31 de mayo de 1979, con el objeto de construir, administrar y operar el sistema de transporte masivo por vías férreas, en el Valle de Aburra.

Para poder ejecutar este gran proyecto hubo la necesidad de que se asociaran en partes iguales el Municipio de Medellín y el Departamento de Antioquia, con lo que posibilito la creación de la empresa.

En el año 1979 empezó la elaboración de los estudios de factibilidad técnica y económica, siendo realizados por la firma Mott, Hay & Anderson Ltda.

Ya en 1980, con los estudios finalizados el proyecto se sometió a consideración del Gobierno Nacional, y su Consejo Nacional de Política Económica y Social, considerando la necesidad y los beneficios que generaría le dio su aprobación en diciembre de 1982.

Ese año se autorizó a la Empresa Metro de Medellín Ltda., proceder con contratación la cual fue externa en un 100%, consiguiente en el año 1984 contratarse la construcción con firmas alemanas y españolas.

El servicio empieza a operar el 30 de noviembre de 1995, a las 11:00 a.m., en un primer tramo, entre las estaciones Niquía y Poblado en la Línea A; luego la red se extendió hasta Itagüí, cuatro estaciones más al Sur y al Occidente con seis estaciones en la Línea B. El 7 de agosto de 2004.

Para la actualidad, el Sistema cuenta con 55 estaciones: 21 en la línea A, 6 en la línea B, 3 en la línea K, 3 en la línea J, 2 turísticas en el Cable Arví línea L y 20 en la Línea 1 de Buses. Hoy, después de 17 años de funcionamiento, el área de influencia directa de la red METRO se extiende por seis municipios: Bello, Medellín, Itagüí, Envigado, Sabaneta y La Estrella y cuenta con rutas integradas a otros municipios cercanos¹⁶.

CONCLUSIONES

¹⁶https://www.metrodemedellin.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=53&Itemid=1&language=es

- 1) El transporte surge por la necesidad de transportar grandes cargas y personas, y mejorar la eficacia en el transporte público.
- 2) Genero crecimiento y desarrollo por los lugares que se construyó las líneas ferroviarias, facilitando el comercio entre las poblaciones, y agilizando el intercambio comercial.
- 3) La máquina a vapor fue el primer equipo que se utilizó para transitar sobre la líneas ferroviarias, sido uno de los inventos más importantes de la humanidad.
- 4) El ingreso del tren a Colombia fue uno de los avances más grandes que tuvo el país, pero por malas políticas y poca gestión se deterioró a tal punto que actualmente es un modo de transporte relegado, el cual ha sido en su mayoría remplazado por el modo de transporte terrestre por vías pavimentadas.

BIBLIOGRAFÍA

- <http://www.monografias.com/trabajos82/mecanismo-locomocion-trenes/mecanismo-locomocion-trenes.shtml>
- <http://historiaybiografias.com/ferrocarril/>
- [http://es.wikipedia.org/wiki/Historia del ferrocarril en Paraguay](http://es.wikipedia.org/wiki/Historia_del_ferrocarril_en_Paraguay)
- [http://es.wikipedia.org/wiki/Historia del ferrocarril en España](http://es.wikipedia.org/wiki/Historia_del_ferrocarril_en_Espa%C3%B1a)
- [http://datateca.unad.edu.co/contenidos/102905/2013_2/Act. 3 . Reconocimiento unidad 1/historia del sistema ferroviario en colombia.html](http://datateca.unad.edu.co/contenidos/102905/2013_2/Act.3_Reconocimiento_unidad_1/historia_del_sistema_ferroviano_en_colombia.html)
- <http://www.trendeoccidente.com/historia.php>
- ENSAYO SOBRE EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE DE CARGA EN COLOMBIA/ AUTOR. JAIME SALAZAR MONTOYA/Editado por el Departamento Público de la Universidad Externado de Colombia/ junio de 2013, Pg.122.
- https://www.metrodemedellin.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=53&Itemid=1&lang=es