

EL FERROCARRIL DE GIRARDOT EL GIGANTE QUE NO PUDO CON LA CORRUPCION¹

RAILWAY GIRARDOT GIANT CONQUERED BY CORRUPTION

Darío Benavides Pava²
Hugo Andrés Escobar Hinestroza³

FORMA DE CITACIÓN

Benavides, D. (2014). El ferrocarril de Girardot el gigante vencido por la corrupción. *Revista Dimensión Empresarial*, vol. 12, núm. 1, p. 98-110

RESUMEN

En este ensayo se busca analizar los modelos y técnicas administrativas empleados por los emprendedores locales en el empeño por sacar adelante sus proyectos. El ferrocarril puede considerarse como el factor más determinante en el desarrollo de Girardot y la región durante el Siglo XX, por las repercusiones que a nivel local, nacional e internacional alcanzó la actividad desarrollada alrededor de éste medio de transporte. Así, se busca reconocer y analizar la consolidación de dicha empresa e identificar sus aspectos económicos y competitivos de mayor relevancia. La historia empresarial sobre el Ferrocarril de Girardot hace posible adentrarse en la investigación sobre la definición de las causas y circunstancias que motivaron la creación del ferrocarril en el municipio, su evolución y principales logros a lo largo de las décadas; así como los motivos que generaron su posterior desaparición como sistema de transporte de carga.

Palabras clave: historiografía, empresariado, ferrocarril, desarrollo

ABSTRAC

This essay seeks analyze models and management techniques employed by local entrepreneurs in the effort to carry out their projects. The rail can be considered the most decisive factor in the development of Girardot and region during the twentieth century about the impact on local, national and international levels reached the activity around this means of transport. Thus, it seeks to recognize and analyze the consolidation of the company and identify economic and competitive aspects of greatest relevance. The corporate history of the Girardot Railway makes possible to go in research on the definition of the causes and circumstances that led to the creation of the railway in the town, its evolution and major achievements over the decades, and the reasons that led subsequent disappearance as freight system.

Keywords: historiography, entrepreneurship, railroad development

¹ Artículo de reflexión a partir del proyecto de investigación institucional denominado Historiografía del Empresariado de Cundinamarca 1900-2010; Capítulo: Provincia del Alto Magdalena. Desarrollado en la Universidad de Cundinamarca, sede Girardot, Girardot, Colombia. Recibido en diciembre tres de 2013. Aceptado en 10 de enero de 2014.

² Economista, Magister en Administración de Empresas, Líder del Grupo de Investigación Los Acacios. Docente del programa de Administración de Empresas de la Universidad de Cundinamarca, seccional Girardot, Colombia. dbenavidesp@mail.unicundi.edu.co

³ Co-autor, estudiante de pregrado de Administración de empresas, asistente de investigación en el proyecto Historiografía del Empresariado de Cundinamarca 1900-2010. Hugo.escobar11@gmail.com

INTRODUCCIÓN

La historiografía empresarial es una corriente de investigación relativamente nueva en el entorno académico de los países latinoamericanos, tiene como propósito fundamental rescatar la memoria escrita del empresariado (empresa y empresario) que hizo posible la consolidación de ciudades además de la generación de progreso y desarrollo en las regiones donde se localizaron.

En el presente artículo se hace un recorrido analítico del ferrocarril de Girardot desde creación hasta su quiebra, teniendo en cuenta los antecedentes políticos y económicos, el lento proceso de construcción, su funcionamiento, el auge y su posterior declive.

1. ORIGEN Y CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE GIRARDOT

Se puede asegurar que el municipio de Girardot; como la gran mayoría de municipios del país, descubre sus ventajas comparativas, mas, por el desarrollo inercial que genera el pragmatismo económico capitalista, que por el concurso de una orientación bien planificada por parte los entes encargados de hacerlo. *El Río Magdalena, junto con el verano permanente y su privilegiada posición geográfica; paso obligado de quienes venían sur y occidente de Colombia hacia Bogotá*, como lo presenta Benavides (2013, pág 7). Constituyen las ventajas con las que la naturaleza doto a este municipio y serán las principales causas del crecimiento y desarrollo del mismo. Fue entonces la navegabilidad del Rio Magdalena el principal factor desarrollo, junto con el proyecto de unir comercialmente el interior del país con las zonas costeras para tener acceso a los mercados internacionales, lo que permite que en poco tiempo Girardot sea identificado como el principal puerto de Cundinamarca sobre el rio magdalena.

Así que para entender y conocer el origen del ferrocarril de Girardot, hay que ubicarse en el en la mitad del siglo XIX. En el país se estaban presentado sucesos que marcarían el rumbo comercial y político de la nación de los próximos decenios, según Tirado (2001, pág. 119) *los cambios estructurales que la burguesía no había logrado con la guerra*

de independencia, fueron implantados en el medio siglo por una coalición de clases (la burguesía, los artesanos, los pequeños propietarios agrícolas y los esclavos), en contra de los intereses de la aristocracia terrateniente. Con el triunfo de la coalición liderada por la burguesía, se expuso el país a un desigual comercio mundial. Inglaterra con quien manteníamos enormes deudas generadas por los onerosos préstamos concedidos a “nuestros padres de la patria” para librar las guerras de independencia, era la nación con quien obligatoriamente sosteníamos el mayor volumen de negociaciones, particularmente de importaciones de bienes manufacturados y exportación de materias primas.

Con la revolución de medio siglo; como se conocen los acontecimientos generados en este periodo, Colombia ingresa a las grandes ligas del capitalismo, pero el desigual desarrollo comercial condenaran la industria nacional; prácticamente a la desaparición, *habíamos dado un paso adelante en el capitalismo y retrocedido dos en la dependencia. Por muchos años seríamos semicolonias con una independencia política formal y una dependencia económica y política real, de Inglaterra* (Tirado, 2001, pág. 125).

Una situación similar se está presentando en la actualidad, mediante la firma de números tratados comerciales; conocidos como TLC, se expone la industria nacional a la fuerte competencia extranjera provocando su quiebra, argumentando falta de competitividad. Estos procesos fueron advertidos por Marx y Engels (1955, pág. 24) hace más de siglo y medio en el manifiesto del partido comunista, *Las antiguas industrias han sido destruidas y están destruyéndose continuamente. Son suplantadas por nuevas industrias, cuya introducción se convierte en cuestión vital para todas las naciones civilizadas, por industrias que ya no emplean materias primas indígenas sino materias primas venidas de las más lejanas regiones del mundo y cuyos productos no solo se consumen en el país sino en todas las partes del globo.* El mundo asiste a una nueva fase del capitalismo conocido con muchos nombres, pero cuyos efectos se resumen en dos; empobrecimiento y dependencia.

Son estas las condiciones económicas y políticas que vivió el país a mediados del siglo XIX, que en ese entonces se preparaba para atender las exigencias del mercado inter-

nacional y requería de una infraestructura de transporte apropiada. Según Correa (2014, pág. 3) *El modelo que identificó el desarrollo económico con el comercio exterior*, implantado en Colombia fue copiado por el resto de países de América Latina, se privilegiaron los intereses particulares a los colectivos, así lo evidencia la construcción de vías que conectaran el interior con el mar y no las ciudades entre sí.

Por estos años en el ámbito nacional se percibía un marcado interés por el transporte férreo; como ya se comentó, que comenzó con la construcción del ferrocarril de Panamá en 1855, provocando un auge ferrocarrilero en el resto país. Los estados soberanos de la república de Colombia establecieron que una de sus políticas de desarrollo era la comercialización internacional, por ello se tomó la firme decisión de comunicar las zonas más productivas del país con el río Magdalena y de esta manera tener acceso a los mercados internacionales.

Entre las principales razones que soportaron la estrategia de emplear el río Magdalena como principal vía de comunicación del se pudieron establecer las siguientes:

- La carencia de un comercio interregional desarrollado, debido a las dificultades de comunicación terrestre como consecuencias de lo agreste de sus cordilleras, esto, aunque favoreció autosuficiencia en los mercados regionales, también permitió concluir que no era factible la creación de ferrocarriles que comunicaran las regiones entre sí, además; consideraban que los volúmenes de carga eran insuficientes.
- El creciente desarrollo comercial internacional en la segunda mitad del siglo XIX; especialmente de las importaciones, obligaron la búsqueda de una ruta, que permitiera impulsar y promover de igual manera las exportaciones. Con la navegación del Río Magdalena los estados entendieron que esa era la ruta ideal para desarrollar esta política, comunicar los estados con la arteria fluvial más importante del país mediante el desarrollo de los ferrocarriles.

Girardot data de esta época, gracias a la donación de los terrenos por parte de sus propietarios: Ramón Bueno y

José Triana (Niño, 1954, pág. 23) para la fundación de la parroquia, siendo el transporte por canoa de una rivera de río a otra, la primera actividad empresarial que se conoce, en adelante Girardot como capital de la provincia será objeto de grandes sucesos.

Igualmente en las zonas más productivas del país había una gran expectativa por la creación de ferrocarriles y la capital del país no era la excepción: más que un deseo, existía una necesidad por comunicarse con el mundo a través del río Magdalena. Por esta razón a partir de 1857 se presentaron algunas propuestas para crear un ferrocarril con este propósito, pero ninguna de estas iniciativas tuvo éxito. No obstante la Asamblea constituyente de Cundinamarca en el año 1865, mediante decreto legislativo, ofreció grandes privilegios a particulares y compañías para que se lograra la construcción de una vía que comunicara Bogotá con el río Magdalena, varios particulares se presentaron, así lo describe Ortega (1917, pág. 5):

...: El del señor Luis Bernal en representación del inglés Alfredo Meeson, aprobado por la asamblea el 15 de enero de 1866 para construir la carrilera por la vía Poncet, quien exigió disfrutar de la obra a perpetuidad, a cambio de lo cual renunciaba a la garantía de rentabilidad del 3% ofrecida por el Departamento. Indalecio Liévano y Carlos Martín, ingenieros colombianos, aprobado por decreto del 15 de enero de 1866 de la Asamblea de Cundinamarca para construir el ferrocarril de Bogotá hasta el río Magdalena entre Conejo y Guarumo, sitios localizados debajo de Honda, convenio en el cual se exigía el usufructo de las obras a perpetuidad más 10.000 hectáreas de terreno baldío, pero se ofrecía una garantía de cumplimiento de las obligaciones por \$20.000, y Antonio María Paradilla, aprobado el 24 de abril de 1865 para construir el tramo de ferrocarril en la parte plana entre la ciudad capital y Facatativá.

Estos contratos por falta de capacidad técnica y financiera terminaron siendo caducados, ese fue el mismo destino de las posteriores iniciativas que intentaban hacer realidad tan anhelado sueño. Ante los fallidos intentos por parte del

sector privado en la construcción del ferrocarril que comunicaría a Bogotá con el río Magdalena, el gobierno empezó a considerar la posibilidad de la creación del ferrocarril por iniciativa propia, en la parte del alto Magdalena, fue así como después de la guerra civil que se libró entre los años de 1876 y 1877, el gobierno nacional encargó al ingeniero Liévano, para que presentara alternativas de trazado para llegar al río Magdalena; partiendo de Bogotá.

Con base en este estudio, se identificaron además de la ruta de Girardot, otras tres rutas más, que por aspectos como: productividad de las tierras, condiciones topográficas, tráfico local y costos entre otros quedaron descartadas. Estos proyectos se presentan en la tabla 1.

Tabla 1. Proyectos de ferrocarriles entre el Río Magdalena y Bogotá

Vías	Extensión en leguas	Costo calculado Miles de pesos
Siete vueltas, ó sea Poncet	40	\$ 6.000
Cambao	30	\$ 3.000
Ferrocarril del Norte	70	\$ 17.000
Ferrocarril de Girardot	30	\$ 3.000

Fuente: Tomado de Camacho, 1890, pág. 11.

Camacho (1890, p. 15) explica brevemente algunas razones por las cuales era más conveniente la ruta hacia Girardot: *es la vía por donde la línea de ascenso puede desarrollarse en busca de pendientes más suaves, que tal vez no excederán de 125 pies por milla, o sea 2,5%; por entre faldas más tendidas y solidas; al través de terrenos de primera calidad; por en medio de industrias en prosperidad, como las de caña de azúcar, los cereales y el café, que pueden dar, tanto al tráfico exterior como al comercio local* (Camacho, 1890, p. 15). Con la exposición y aceptación casi unánime de los motivos antes señalados el país se preparaba iniciar las obras de construcción del ferrocarril.

El mismo año en que se autorizó el estudio de la vía férrea de Bogotá hacia el río Magdalena, el gobierno tenía otro

objetivo; desarrollar la navegación por el río Magdalena, con lo cual se complementaba la iniciativa de conectar el centro del país con la zona costera del Atlántico, para ello contrato al ingeniero cubano Francisco Cisneros, quien elaboro un minucioso estudio que concluyo con el concepto de viabilidad, bajo algunas recomendaciones, sobre de la navegación con barcos a vapor por el río Magdalena.

Desde 1880 se dio a inicio a la navegación a vapor en el alto Magdalena; utilizando un remolcador en el salto del Honda, en donde previamente se habían tenido que remover algunos peñascos que impedían el libre tránsito. Rápidamente se fueron estableciendo varios puertos a todo lo largo de la rivera del río, entre ellos el del municipio de Girardot.

Con la apertura de la navegación en el alto Magdalena y la decisión de construir el ferrocarril que comunicaría a Bogotá con el río Magdalena terminando en Girardot, el municipio inicio el sorprendente proceso de transformación y progreso. Que hasta el día de hoy le ha permitido tomar protagonismo en el centro del país.

2. EL CARRUSEL DE LOS CONTRATOS

La construcción del ferrocarril de Girardot, fue exageradamente traumática; fueron muchos las adversidades que tornaron su creación en una de las líneas más difíciles, demoradas y costosas del país, que dio lugar a innumerables actos de descarada corrupción. No se contaba con la experiencia técnica, legal y menos aún con los recursos que demandaba semejante empresa. Como afirma Dávila (2002, pág. 1031), *esta inexperiencia proporciono oportunidades a técnicos, ingenieros, empresas y estafadores, quienes llegaron a Colombia para vender su tecnología o sus reales o supuestas habilidades* uno de ellos fue el ingeniero Francisco J. Cisneros, ya mencionado en el presente escrito, quien es referenciado por el mismo Dávila en estos términos, *Con excepción del ferrocarril de Panamá en el país no se colocó un solo riel hasta la llegada de Cisneros y sus “troyanos”. Era un cortejo de audaces trotamundos que se movilizaban vendiendo ilusiones, sueños utópicos y el caballo de hierro.* Vale la pena mencionar que no se equivocó el eminente

profesor al caracterizar este ingeniero en los términos en los que lo hizo; quizás faltaron otros calificativos más apropiados, porque la suerte del ferrocarril de Girardot y de otros en el territorio nacional, quedo ligada a su desmedida ambición y continuos actos irresponsables.

Una vez definido el trazado preliminar del ferrocarril de Girardot, solo restaba celebrar el contrato de construcción de su primer tramo. Esta obra requería un contratista con una vasta “experiencia” en este tipo de proyectos, y estas condiciones las cumplía a “cabalidad” Cisneros. Firmado el contrato se iniciaron las obras en 1881, sin embargo un año después; con solo 27 Kilómetros construidos, el ingeniero de manera unilateral decide rescindir el contrato argumentando dificultades de liquidez financiera. Al parecer era su costumbre. Se sabe que este ingeniero, también había abandonado otros proyectos como el ferrocarril de Antioquia (tramo Puerto Berrio a Pavas en año de 1885), con argumentos similares Arias (1989, pág.7) afirma que *Cisneros era un empresario, su compañía contrataba ingenieros norteamericanos para el trazado y la construcción; era un dandy perfumado e intrigante* Es tanta la desconfianza que género este personaje en la historia de los ferrocarriles, que la mayoría de los investigadores serios coinciden en identificarlo con los más irónicos y despreciables calificativos.

Fueron muchos los extranjeros que vieron en Colombia y sus recursos, la oportunidad para sacar el mayor provecho posible. Kalmanovitz (1985, pág. 251).lo describe así: *a finales del siglo XIX, era claro que los capitales norteamericanos mayores y agresivos, los del petróleo, el transporte y los bananos, en general los intereses comerciales, se aprestaban a hacer suyos los territorios y mercados que se extendían más allá del Caribe.*

La construcción del ferrocarril había quedado paralizada, obligando a sus dirigentes a tomar arriesgadas decisiones para darle continuidad al proyecto y estas tenían ver que con la posibilidad exponer nuevamente los recursos de la nación con la celebración de nuevos contratos; iguales o más ventajosos para los contratistas, quien mejor ilustra los términos es Arias (1989, pág. 9) *Puestos en servicio los*

primeros kilómetros, cobraba lo correspondiente; pagaba dividendos a los accionistas que habían suscrito acciones que eran ofrecidas en las bolsas de Nueva York y Londres ... Y como no le faltaba alguna guerra civil de excusa, suspendía la obra, rescindía el contrato, cobraba indemnización, y que otro hiciera la parte difícil de la obra y la concluyera.

Ante tanto inconveniente el gobierno nacional decide Administrar la obra, pero los avances son poco menos que alentadores, por esta razón se ve obligado, el 18 de mayo de 1885 a contratar con Samuel B MacConnic quien de inmediato subcontrato al ingeniero George G. Odell; no sin antes cobrar su comisión, la construcción del tramo de Anserma hasta Anapoima, pero fraudulentamente el contrato ya había sido vendido a la The Great Colombian Railway Company; quien a su vez la traspaso, el 31 de julio de 1897, a José Manuel Goenaga, y este la vendió (no sin su acostumbrada comisión de intermediación) el señor Juan B. Mainero Trucco, según Bateman (2005, pág. 33). Pero este también abandono la obra argumentando problemas financieros.

Los recursos de la nación eran, lo que Dávila denomina, “tierra de nadie”, sin dolientes ni responsables, en adelante cada decisión que se tome respecto de este proyecto llevará implícito el estigma del fracaso, en razón a que eran muchos los intereses que se jugaban en contra del erario público y pocos o ninguno que los defendiera. Como no se contaban con los conocimientos tecnológicos para llevar a cabo una auditoria efectiva y mucho menos con herramientas legales para asegurar la ejecución de lo contratado, no había otra alternativa que continuar con el siguiente tramo.

En 1887 el gobierno contrato con Carlos Uribe la construcción del tramo desde el municipio de Apulo hasta Facatativá, en esta ocasión el gobierno decidió entrar como socio en el contrato, para tratar de estar más pendiente de los avances de la obra, al poco tiempo Carlos Uribe; acudió a la vieja figura de la iliquidez para incumplir lo pactado y vendió su parte de la sociedad, al ingeniero Cisneros, ganándose una buena suma de dinero, sin construir un metro de vía férrea. Pero en esta oportunidad, en un acto sospechoso de legítima dignidad, el gobierno declaro caducado el contrato el 19 de diciembre de 1888.

A pesar de las penosas y costosas experiencias había que continuar con la obra, que desde 1884 había quedado prácticamente paralizada. El gobierno se vio obligado una vez más a contratar el contrato el 24 de mayo de 1892, con la concesión de John H. Pennington, quien cedió el contrato a Carlos Tanco, pero este tan solo pudo construir 1 km debido a su debilidad financiera, lo que provocó una nueva caducidad del contrato (Bateman, 2005, pág. 33).

Después de todos estos escándalos y fracasos el gobierno intentó buscar mayores garantías, por esta razón decidió administrar directamente el proyecto, con el ingeniero Manuel H Peña con quien se vieron importantes avances en la obra. De la mano de él se contrató a la The Colombian National Railway Company Limited; que logró lo que muchos contratistas no habían podido hacer, terminar el proyecto; el Tren de Girardot, que por muchos años fue la caja de aventureros y oportunistas.

No siendo suficiente con las múltiples dificultades que se habían presentado hasta ese momento, en el país se desató la Guerra Civil de los Mil Días (1899 – 1902), que además de ruinas y miseria dejaría la *desmembración del territorio nacional con la separación de Panamá en noviembre de 1903*, según lo consigna Pérez (2012, pág. 170). Un episodio más de violencia orquestada por la desmedida ambición de los líderes de los partidos tradicionales (liberal y conservador), enfrentados por el poder político, las consecuencias de esta guerra también se hacen sentir en la construcción del ferrocarril de Girardot, no solamente se estancó, sino que lo construido fue sabotado; destruyendo importantes tramos. En parte el malestar de uno de los bandos era precisamente frenar el comercio internacional que atentaba con el desarrollo manufacturero nacional. Luego de este devastador suceso para el país, las obras continuaron y en, 1905 se da al servicio el tramo Anapoima-San Joaquín, completando un total de 58 Kms.

Con el ánimo de fortalecer la culminación de los últimos tramos de la obra, el presidente Rafael Reyes un año después de su posesión, en 1905, le asignó a un cuerpo de Zapadores del ejército la tarea de llevar la línea hasta la

estación el Hospicio (K. 75), primero y hasta más arriba de Anolaima. 1909 fue la fecha más importante durante este prolongado período de construcción, fue el año en donde por fin la capital de la república se pudo comunicar a través del ferrocarril con la principal arteria fluvial del país, este fue un evento de trascendencia nacional. La vía quedó con las siguientes especificaciones:

- Trocha: 1 yd entre rieles: 0,914 m (como en todos los ferrocarriles que inició Cisneros)
- Traviesas: de maderas duras como guayacán, “cumula”, etc.
- Rieles: de 25 Kg por metro lineal (demasiado delgados y livianos).
- Pendientes máximas: 4% compensado en las curvas (sumamente empinadas).
- Radio mínimo de curvas: 57 m (curvas muy forzadas y cerradas).
- Dirección general de la línea, de Girardot a Facatativá: SO-NE.
- Característica especial de la vía: el *Switch Backen* La Estación de la Esperanza (km. 82 desde Girardot)

Cuando esta vía se dio al servicio ya funcionaba desde 1889 (diecinueve años atrás) el ferrocarril de Bogotá a Facatativá (llamado ferrocarril de la Sabana), cuya carrilera tenía el ancho de metro, mientras que la de Girardot tenía 1 yarda entre rieles. Por eso en adelante los viajeros podían ir por ferrocarril desde Bogotá a Girardot o viceversa, haciendo cambio de tren en Facatativá. Este incómodo transbordo en Facatativá, además de generar descontento, representaba pérdidas económicas considerables para los pasajeros y el transporte de carga.

Pero aún no se habían acabado los problemas para el caballo de acero de Girardot. El Gobierno; no teniendo suficiente con haber asumido el elevado costo de los graves errores que se cometieron en el transcurso de su construcción, se ve obligado una vez más a celebrar nuevos contratos, entre

1909 y 1911 con la compañía (The Colombian National Railway Company Limited); su socia, quien solicitó una serie de prebendas adicionales para continuar con la administración del ferrocarril; argumentando las viejas y ya conocidas tretas de iliquidez financiera. El país se vio en la disyuntiva de iniciar una acción legal o comprarle la parte a la compañía, finalmente el día 31 de julio 1922 se gobiernó nacional optó por la segunda opción (Perez, 2008).

La feria de los contratos y sobornos, de las trampas y triquiñuelas, las negociaciones por debajo de la mesa quedaron bien documentadas en el informe que rindieron los senadores: Fabio Lozano T., Felipe S Escobar, Prospero A Carbonell, el 8 de octubre de 1915, en un extenso documento de 30 páginas que denominaron Ferrocarril de Girardot, informe de la comisión. Para ilustrar con un ejemplo lo que le ha costado a la nación la construcción de del ferrocarril de Girardot Lozano, Escobar y Carbonell (1915).llevan a cabo las siguientes cuentas, *la deuda exterior de Colombia, procedente de la independencia, vale hoy, según aparece de la memoria presentada por el ministro del tesoro a la actual legislatura, 2.174.600 libras esterlinas o sea \$10.873.000. Es decir que un ferrocarril no concluido todavía, de 132 Kilómetros de extensión, no solamente ha doblado la antigua deuda exterior de la república, sino que la ha sobrepasado en \$1.450.402*

Desafortunadamente hoy Colombia vive una experiencia igual. Un grupo de “empresarios” nacionales; conocidos como los Nule, dispusieron de los recursos del estado como si fuera su caja menor; con la complacencia de funcionarios públicos, entre los que se destacan alcaldes, senadores y dirigente políticos de todo orden, se adueñaron de los recursos públicos destinados a la construcción de la infraestructura vial del país. Aprendieron de los Cisneros y demás foráneos la manera de desfalcar el estado y salir sin mayores castigos.

Como se puede apreciar en el cuadro 3, el ferrocarril de Girardot figura en tercer puesto, entre los más costosos del país después del ferrocarril de pacífico y el ferrocarril central de norte, ya se ha hecho una descripción a lo largo del presente escrito las causas que otorgan este deshonesto puesto.

Tabla 2. Costos de construcción de algunas líneas férreas del ferrocarril, 1930

Ferrocarril Central de Bolívar (Cartagena – Gambote)	\$ 3.353.063,55
Ferrocarril del Carare (Tunja – Vélez)	581.821,93
Ferrocarril del Carare (Vélez – Rio Magdalena)	150.000
Ferrocarril de Cúcuta – Pamplona	1.627.376,77
Ferrocarril de Girardot (Girardot – Bogotá)	10.125.589,08
Ferrocarril del Tolima – Huila (Espinal – Fortalecillas)	3.877.147,42
Ferrocarril Ibagué – Armenia	636.090,46
Ferrocarril Nacederos – Armenia	2.901.170,44
Ferrocarril de Nariño (Tumaco – Diviso)	2.605.590,58
Ferrocarril Central del Norte Sección primera (Puerto Wilches – Bucaramanga)	13.756.436,92
Ferrocarril Central del Norte Sección Segunda (superintendencia)	5.151.505,06
Ferrocarril Central del Norte Sección Tercera (explotación)	9.713.552,87
Ferrocarril del Pacífico	37.563.303,42
Ferrocarril del sur	3.007.257,48
Ferrocarril del Tolima	4.723.818,03
Ferrocarril Troncal de Occidente	5.530.766,65
Suma	\$ 108.909.360,66

Fuente: Poveda 2010, pág. 653.

3. GIRARDOT EL GRAN BENEFICIADO

Aunque con la consolidación de la navegación a vapor del Alto Magdalena desde la década de 1880, Girardot rápidamente logró convertirse en un polo de desarrollo; por ser el principal puerto de Cundinamarca sobre el río Magdalena. A partir del año 1909 (año en que se inauguró el trayecto del ferrocarril de Girardot hasta Bogotá), el municipio pudo afianzar este sorprendente proceso de transformación. Girardot se convirtió en un punto estratégico de intersección en el centro del país, entre los dos

sistemas de carga más modernos en su momento: los barcos a vapor y el tren. El río Magdalena que en esta época era la única vía de comunicación entre el interior del país y el océano Atlántico, hizo de Girardot una de las rutas más importantes, para las exportaciones e importaciones que se registraban en toda la región, especialmente de la capital del país. Esto le permitió al municipio desarrollarse industrialmente y a presentar un gran comercio en toda su área de influencia.

Tabla 3. Ferrocarril de Girardot Resultados operacionales a 1920

Años	Toneladas	Pasajeros	Ingresos	Gastos	Producto neto
1887 Hasta Tocaima	N.D	7.814	11.887	N.D	N.D
1888	N.D	N.D	15.000	36.000	-21.000
1897 Hasta Apulo	9.201	55.049	77.270	N.D	N.D
1906	N.D	60.091	99.607	N.D	N.D
1907 Semestre II	N.D	N.D	64.488	N.D	N.D
1909–1910 Año fiscal*	N.D	N.D	29.729	36.389	-6.659
1911	25.499	95.605	282.714	293.307	-10.593
1912	47.577	103.540	500.174	251.433	248.741
1913	66.023	134.472	631.514	288.335	343.179
1914	68.762	161.322	618.224	293.174	225.049
1915	73.863	182.139	641.793	333.981	307.818
1916	81.278	175.240	723.368	426.938	296.430
1917	77.874	172.761	719.686	434.758	284.927
1918	94.466	184.680	752.504	435.635	316.869
1920	98.395	212.293	913.747	458.378	454.961

* Pesos oro, convertidos de papel moneda dividiendo por diez.

Fuentes: Pérez, 2008, pág. 254.

Como se puede apreciar en el cuadro 4 solo en los primeros años de funcionamiento del ferrocarril de Girardot los resultados fueron negativos (hasta 1911), por que los demás periodos arrojaron cifras muy positivas, lo que indica el alto nivel de efectividad del servicio.

Si existe una época clave para el funcionamiento y desarrollo del ferrocarril de Girardot, son las décadas de 1920 y 1930,

que coincide con el periodo conocido por los historiadores con el nombre de “prosperidad al debe” de Colombia, al decir de Ocampo (1987, pág. 192), como consecuencia de los efectos que para la nación tuvo la indemnización de Panamá y prestamos adicionales ofrecidos por quien adelante sustituirá a Inglaterra, como país dominante; Estados Unidos de América, es claro que los efectos se hacen sentir en todos los campos de la economía. En Girardot, particularmente se presentaron una serie de hechos que derivaron en un impulso importante para los resultados del ferrocarril. Este fue un período clave para los ferrocarriles no solo a nivel local, sino también a nivel nacional, Arias (1986, pág. 23) señala: *los ferrocarriles tuvieron su mejor época entre 1915 y 1939. Durante estos años las toneladas de carga transportadas pasaron de 773.366 a 3'289.797, y los pasajeros aumentaron de 3'518.687 a 13'361.753. Paralelamente, los kilómetros en explotación experimentaron un incremento de 1.350 a 3.139 Km.* La tabla 3 refleja estos incuestionables resultados.

La exportación de café representaba aproximadamente el 50% del total de exportaciones que se realizaban desde el puerto fluvial de Girardot, lo cual permite dimensionar la importancia que tenía para el ferrocarril el transporte de café, teniendo en cuenta que la navegación a vapor y el ferrocarril eran servicios complementarios. Estas exportaciones registraron cifras importantes durante los últimos años de 1930. Así lo evidencia la siguiente tabla 4:

Tabla 4. Comparación entre kilos de café y el total de kilos de exportación por el puerto fluvial de Girardot

Años	Kilos de café y total de kilos exportados	
1927	Café	26'176.059
	Total de kilos	47'172.738
1928	Café	27'173.343
	Total de kilos	57'330.824
1929	Café	28'010.495
	Total de kilos	39'225.686
1930*	Café	10'795.397
	Total de kilos	20'703.540

* El año 1930, comprende hasta el mes de junio

Fuente: Estévez (1930, pág. 9)

Adicionalmente a estos resultados, durante los mismos años se registraron cifras importantes tanto en las exportaciones totales como en las importaciones desde el puerto fluvial de Girardot:

Tabla 5. Movimiento de carga del puerto Fluvial de Girardot importaciones 1927 – 1930

Año	No. De Barcos	No. De viajes	Cantidad de Bultos	Kilos
1927	18	1.098	1'517.173	103'273.491
1928	28	1.096	1'539.878	112'236.752
1929	19	1.175	1'571.021	119'959.006
1930*	11	275	430.141	31'876.769

* El dato de 1930, está tomado únicamente hasta el 20 de junio

Fuente: Estévez (1930, pág. 9)

Tabla 6. Movimiento de carga del puerto Fluvial de Girardot exportaciones 1927 – 1930

Año	No. De Barcos	No. De viajes	Cantidad de Bultos	Kilos
1927	18	1.079	729.858	47'172.738
1928	28	1.096	816.164	52'330.824
1929	19	1.189	593.246	39'225.686
1930*	11	280	197.943	20'703.540

* El dato de 1930, está tomado únicamente hasta el 20 de junio

Fuente: Estévez (1930, pág. 9)

Hasta 1928, se registró un constante crecimiento en la movilización de carga desde el puerto fluvial de Girardot, pero a partir de 1929 se presentaron continuas reducciones generadas principalmente a que durante este año el mundo entro en recesión económica, generado por la crisis mundial. Pachón (2006, pág. 27) señala lo siguiente

sobre los ferrocarriles: *la crisis financiera internacional de 1929 agravo la situación económica. La reducción de las exportaciones y las importaciones, así como el descenso de los precios internacionales del café, fueron las principales causas externas de la recesión económica del país a comienzos de los años treinta.* Es bueno precisar que en tiempos de crisis el comercio internacional se paraliza, por lo que productos tan importantes como el café para economía colombiana deja ser necesario para los países en periodos de recesión.

Pese a estas adversidades de tipo económico, el ferrocarril de Girardot en el año de 1930 asumió una nueva etapa dentro de su estructura operacional, que le dio un impulso importante; Durante este año se inauguró el puente de Girardot, fabricado por la compañía W.G Armstrong Whitworth de Estados Unidos, que inició su montaje en 1925, y que desde 1893 cuando comenzó la construcción del ferrocarril del Tolima tenía como propósito comunicarse con esta línea. La construcción de este puente contó con la financiación de una parte: \$151.927, recursos provenientes de la indemnización americana que recibió el país por Panamá.

Los anteriores acontecimientos del ferrocarril de Girardot sumado a la navegación a vapor hicieron que Girardot en el año de 1930 se convirtiera en uno de los municipios más prósperos del centro del país. Empresas transnacionales establecieron sucursales durante esta época en la ciudad de Girardot. Un importante periódico de la época, indica de Girardot lo siguiente: se han establecido en los últimos tiempos nuevas fábricas modernas de materiales de construcción, lo que ha abaratado considerablemente el costo de las edificaciones. Existen, además de las trilladoras para café, algunas para arroz, fábricas de bebidas gaseosas, de hielo, como las de Hard & Rand, Grace &co, C. A. "La Uva", "Club Girardot", que producen alrededor de 14.000 libras diarias, teniendo capacidad para una mayor producción (Estevez, 1933).

Al final de la prospera década de 1920 los resultados del ferrocarril de Girardot fueron los siguientes:

Tabla 7. Ferrocarril de Girardot Resultados operacionales de 1921 a 1930

Años	Numero de pasajes	Toneladas de carga	Producto Bruto \$	Gastos de Explotación \$	Producto Neto \$	Km en exp.
1921	226.438	111.896	1.168.206	754.748	413.457	132
1922	258.303	116.777	1.177.323	659.826	517.397	
1923	285.450	135.796	1.306.181	742.511	563.669	
1924	347.508	147.179	1.332.725	595.257	737.467	
1925	435.384	169.012	1.650.180	727.912	922.268	
1926	519.944	172.875	1.714.639	798.393	916.246	
1927	594.863	195.402	2.274.746	1.181.746	1.087.222	
1928	726.820	246.861	2.538.628	1.478.143	1.060.485	
1929	772.621	258.048	2.456.874	1.579.134	877.740	
1930	919.102	239.317	2.137.870	1.736.870	400.216	325

Fuente: Ortega (1932, pág. 131)

Esta fue una época trascendental tanto para la ciudad como para el ferrocarril de Girardot, así lo reseña Báteman (2005, pág. 125), *La importancia que tiene hoy el ferrocarril de Girardot para el tráfico de una gran sección del país que se comunica con Bogotá, ha tomado proporciones incalculables en 1920.*

En el año de 1933, cuando terminó en el país el conflicto bélico con el Perú, la navegación a vapor sobre el alto Magdalena comenzó a decaer lentamente, desapareciendo definitivamente entre los años de 1940 y 1950, teniendo incidencias negativas directas sobre el ferrocarril de Girardot y en el desarrollo industrial del municipio.

4. CONSEJO ADMINISTRATIVO DE LOS FERROCARRILES NACIONALES

Con las dificultades que presentaron los ferrocarriles del país a causa de la crisis de 1929 y los frecuentes cuestionamientos al manejo de los recursos de la indemnización

que recibió el país por Panamá, de los cuales se destinaron gran parte a proyectos férreos. En 1931 con el propósito de crear un nuevo marco legal en materia de infraestructura de transporte, el congreso promulgó la Ley 29 de ferrocarriles y la Ley 88 de carreteras en ese mismo año, en donde la reforma más importante fue la creación del *Consejo Administrativo de Ferrocarriles Nacionales, al que se le asignó la función de administrar las empresas de la nación.* Esta medida intentaba bridle un carácter gerencial al servicio de transporte férreo (Arias, 1986, pág. 80).

Sin embargo el panorama de los ferrocarriles que administraba el Consejo cambió drásticamente; en 1940 siete ferrocarriles presentaron déficit operativo y solo los ferrocarriles del Pacífico y Girardot generaron utilidades; este periodo coincide con que Estados Unidos estaba saliendo de la depresión y el mundo entero estaba viviendo el periodo de preguerra de la tercera guerra mundial.

Durante el período de gestión del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, los gastos aumentaron

Tabla 8. Estadísticas operacionales del ferrocarril Girardot – Tolima – Huila, 1939 – 1943

	1939	1940	1941	1942	1943
Productos brutos (miles \$) *	2.899,8	2.704,3	2.720	3.373	4.403,1
Gastos de explotación (miles \$)	2.210,4	2.162,4	2.160	2.558,8	2.780,8
Excedentes (miles \$)	689,4	541,9	560	814,2	622,3
Excedentes / productos (%)	23,7	20	20,5	24,1	14,4
Carga transportada (miles ton)	384,1	377,1	376,3	417,1	486
Pasajeros transportados (miles)	1.664,5	1.379,1	1.263,9	1.474,1	1.742,4
Número de empleados (#)	440	247	311	243	283
Número de obreros (#)	1.326	1.282	1.043	1.188	1.318

* Se trata de pesos corrientes de la época. En esos años US\$ 1 compraba 1/35 de onza de oro en todo el mundo y se cambiaba por el peso colombiano a razón de \$ 1,75 corrientes por US\$1.

Fuente: Poveda (2010, pp. 528)

considerablemente de manera que de un superávit de 1.150.442,46 pesos se pasó a un déficit de 5.235.371,56 pesos hacia 1951. El Consejo Administrativo explica esta situación en con los siguientes argumentos: 1) las tarifas han permanecido prácticamente estacionarias, porque su aumento absoluto ha sido anulado por la devaluación de la moneda, 2) los gastos de personal se elevaron en un 1.225,6% por los fuertes aumentos en las prestaciones sociales, 3) los materiales sufrieron alzas de 1.367,9%, 4) el Estado impuso a los ferrocarriles una serie de servicios gratuitos que afectan sus costos, 5) los ferrocarriles deben conservar, ampliar y mejorar sus vías con sus propios recursos (mientras el Estado con sus fondos comunes conserva las carreteras, aeropuertos y ríos), 6) los ferrocarriles tienen que dar participación sobre productos brutos hasta el 12%, como en el caso del F.C del Magdalena (antiguo ferrocarril de Santa Marta) y 7) los ferrocarriles tienen que mantener servicios improductivos en regiones de escaso desarrollo.

Sumado a esta difícil situación, la construcción de carreteras de forma paralela a los ferrocarriles a partir de 1930, que según algunos estudios para 1946 su longitud era 3 veces mayor que los ferrocarriles, tuvo un gran impacto sobre los mismos.

Con el propósito de reorganizar y unificar el sistema ferroviario en una sola entidad estatal, en 1954 por medio del decreto 3129 de ese mismo año, se crea como empresa industrial y comercial del estado: Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC). Sin embargo, no fue suficiente con la creación de esta nueva entidad estatal (FNC), y las diferentes estrategias que se implementaron, para cambiar las condiciones de los ferrocarriles en Colombia y la crisis no hizo esperar.

El ferrocarril de Girardot – Tolima – Huila, por ejemplo, siendo uno de los más importantes del país, con la conformación de la División Centrales asumió a partir de 1950 un retroceso en sus resultados operacionales, estos resultados negativos no solo se mantuvieron, sino que crecían con el paso de los años. Así lo permite ver la tabla 9.

5. DECLIVE Y DESAPARICIÓN DEL FERROCARRIL GIRARDOT – TOLIMA – HUILA.

Algunas de las razones más importantes que generaron el retroceso de los resultados operacionales de los Ferrocarriles Nacionales a partir de la década de 1950 fueron: la preferencia de los pasajeros a desplazarse por las carreteras que acortaban considerablemente el viaje, la construcción de los aeropuertos

Tabla 9. Ferrocarriles colombianos por división: ingresos netos (miles de pesos)

Nombre del ferrocarril	1925	1931	1935	1940	1945	1950	1955	1960
Antioquia	1.500	1.570	1.368	1.718	4.351	2.605	(2.778)	n. a.
Barranquilla	299	n. a.	279	(46)				
Caldas	126	105	103	n. a.	241	(436)		
Cartagena	149	32	n. a.	(157)	(310)	(623)		
Cúcuta	164	111	19	45	87	48	n. a.	
La Dorada	274	n. a.	348	139	617	164	125	
Magdalena	(259)	(285)	(21)	(238)	19	710	947	n. a.
Nordeste	n. a.	69	n. a.	(154)	n. a.	n. a.		
Cundinamarca	164	191	104	(185)	875	(379)	(1.535)	n. a.
Central Norte Secc. 1	(38)	97	(56)	(162)	(123)			
Central Norte Secc. 2	264	110	(2)	(100)	(257)			
Girardot	923	480	613	609	1.960			
Nariño	n. a.	(19)	(65)	(60)	(167)	(715)	(659)	n. a.
Pacífico	1.128	1.022	1.711	2.033	4.711	2.210	(936)	(3.684)
Centralesb						(1.674)	(4.278)	(8.293)

^a Ingresos netos= Ingresos de operación – Gastos de operación

^b desde 1944, Centrales agrupa los ferrocarriles de Girardot – Tolima – Huila, Central del Norte, y del Nordeste.

Fuente: Pachón, 2006, pág. 39.

y el impulso del transporte aéreo, según Arias (1989, pág. 5). Pero además marcados intereses privados especialmente de naciente industria de transporte de carga por carrera y además de los exagerados gastos de funcionamiento debido en gran medida a la poca uniformidad de *ancho de vías pues algunas median un metro mientras que otra tenían entre rieles una yarda*. El transporte ferro de carga de pasajeros fue quedando en un segundo plano (Pachon , 2006, pág. 50).

Con los recurrentes problemas financieros de los Ferrocarriles Nacionales, que crecieron preocupantemente en la década de 1970, se fueron abandonando las vías, el mantenimiento de los equipos también se fue *posponiendo a tal punto que muchos de ellos se dejaron funcionar y por supuesto esto afecto el servicio haciendo que la empresa cayera en una espiral de irremediable quiebra* (Arias, 1986, pág. 48).

Durante este mismo año las cifras fueron adversas en toda la línea del ferrocarril, lo cual presionó una desafortunada decisión para la historia de estos municipios, acabar con ferrocarril que tantos beneficios habían recibido, especialmente para Girardot

6. CONSIDERACIONES FINALES

La historia de Girardot es intrínseca a la del Río Magdalena, por medio de esta importante arteria fluvial se desarrollaron los dos grandes proyectos que sirvieron como pilares para alcanzar el desarrollo y progreso; La navegación a vapor y Los Ferrocarriles. El presente estudio comprueba que la ciudad construida y proyectada por las generaciones de la primera mitad del Siglo XX es, en gran medida, la que se puede alcanzar como resultado de una inmensa expecta-

tiva de desarrollo y bienestar, en éste caso generada por el Ferrocarril.

Pese a este destacado papel, en la etapa previa y durante el funcionamiento del ferrocarril se presentaron graves errores estatales de carácter contractual, administrativo, y gerencial que dieron como resultado la excesiva demora y la lapidación de monumentales cifras de recursos económicos para la construcción de este ferrocarril; lo cual evidencia la incapacidad por parte del estado para la administración eficiente de los ferrocarriles, lo que conllevó el despilfarro y la pérdida de un recurso invaluable para el municipio.

La Historiografía del Ferrocarril de Girardot demuestra que el diseño, construcción y Administración del sistema, en ningún momento estuvieron conectados a una intencionalidad ni a un plan o estrategia nacional de desarrollo. Solamente obedecieron al impulso momentáneo que reclamaba que el país que no tuviera ferrocarriles estaba sometido a la dominación o a la dependencia. Igualmente el sistema ferroviario fue motivado por intereses aislados y concretos de particulares como fue el caso del transporte de café para su posterior embarco hacia el exterior. Entonces el gremio o la empresa particular del café se lucró de una inversión astronómica de parte del estado pero ni la actividad cafetera ni la ferroviaria le devolvieron a la nación ni a Girardot ni a la región, al menos parte de lo recibido.

El mapa ferroviario nacional fácilmente demuestra que las rutas establecidas obedecieron a intereses comerciales momentáneos y estratégicos para algunos sectores. En materia alimentaria, comercial y minera pero no proyectaba una estrategia de interconexión nacional y menos una apertura a los mercados mundiales –excepto por el tema de importaciones.

REFERENCIAS

- Arias, G. (1986). *La mula de hierro*. Bogotá: Carlos Valencia editores.
- Arias, J. (1989). *Ferrocarriles de Colombia 1836 - 1930*. Bogotá: Credencial.
- Báteman, A. (2005). *Historia de los ferrocarriles de Colombia*. Bogotá: Cargraphics.
- Benavides, D. (2013). Historiografía empresarial una deuda pendiente que la academia debe saldar. En: *Tendencia Empresarial*, vol. 3, pág. 20-26.
- Correa, J. (2014). El río magdalena y sus ferrocarriles. En: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/febrero-2014/magdalena-ferrocarriles> Recuperado en febrero de 2014.
- Dávila, C. (2002). *Empresa y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX - XX*. Una colección de estudios recientes. Bogotá: Ediciones Uniandes, Grupo Editorial Norma.
- Estévez, E. (1933). Pasado presente y futuro de nuestra ciudad. En: *Girardot en MXMXXX*, Volumen único, Biblioteca del Banco de la República, Girardot, p. 10-12.
- Kalmanovitz, S. (1985). *Economía y nación, una breve historia de Colombia*. Bogotá. Siglo veintiuno editores.
- Lozano, F. Escobar, F. Carbonell, P. (1915). *El ferrocarril de Girardot*. Informe de la comisión constituida por los honorables senadores Fabio Lozano T., Felipe S. Escobar., Prospero A. Carbonell, Cámara del senado sesiones ordinarias de 1915. Bogotá: Imprenta nacional
- Marx, C y Engels, F. (1955). *Manifiesto del partido comunista*. En: obras escogidas. Moscú. Editorial progreso.
- Niño, J. (1954). *Gentes y hechos de Girardot. 1953 -1954*. Girardot: Talleres el diario Girardot.
- Ocampo, J. (1987). *Historia económica de Colombia*. Bogotá, siglo veintiuno editores.
- Ortega, A. (1917). *Historia del ferrocarril de la Sabana*. Bogotá: Águila Negra.
- Pachón, A. (2006). *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX*. Bogotá: Fondo de Cultura económica.
- Pérez, A. (2012). Ensayo de opinión: Notas historiográficas e interpretativas sobre los estudios de las guerras civiles en Colombia: el caso de la guerra de los Mil días 1899 - 1902. En: *Divergencia*, año 1, núm. 2, pág 169-177.
- Pérez, G. (2008). *Nos dejó el tren. La Historia de Los Ferrocarriles Colombianos y Los Orígenes Del Subdesarrollo*. Bogotá: Intermilenio.
- Poveda, G. (2010). *Carrileras y locomotoras. Historia de los ferrocarriles en Colombia*. Medellín: Ediciones EAFIT.
- Tirado, A. (2001). *Introducción a la historia económica de Colombia*. Bogotá. El Ancora editores.