

**De troncales, carreteras y caminos: arterias que propiciaron la  
integración territorial y el desarrollo económico de Colombia, 1930-1946**

**Laura Valentina Cardona Botero**

**Trabajo de grado presentado para optar al título de Historiadora**

**Asesor**

**Andrés López Bermúdez**

**Historiador, Mg. en Ciencia Política, Dr. en Literatura**

**Univesidad de Antioquia**

**Facultad de Ciencias Sociales y Humanas**

**Departamento de Historia**

**Medellín**

**2019**

*A mi madre y hermano por su incondicionalidad,  
a mi padre por su apoyo siempre.*

## **Agradecimientos**

Esta monografía ha sido posible gracias a la ayuda de diferentes personas. El primero a quien debo agradecer es al profesor Andrés López Bermúdez, por sus enseñanzas, acompañamiento y consejos siempre pertinentes.

A mis padres y hermano, Gloria Botero Rivera, Guillermo Cardona Piedrahita y Julián Cardona Botero, por su apoyo siempre incondicional; y a Juan Esteban Parra Henao por su aliento en gran parte de este proceso.



CARRETERAS



AEROPUERTOS



PUERTOS



FERROCARRILES

### **Palabras clave**

Integración territorial; carreteras; modernización; República Liberal; café; economía colombiana; siglo XX.

### **Resumen**

La presente investigación ilustra puntos centrales relativos al proyecto tendiente a la consolidación de la nación colombiana, mediante el recurso indispensable de la integración territorial. Para el efecto, durante los años de la República Liberal (1930-1946) desde el Estado se promovió con ahínco la construcción de vías de comunicación terrestre. Las presentes páginas aportan en ese sentido al conocimiento de la historia nacional. Efectúan una revisión sistemática de fuente primaria, básicamente prensa de la época, y consiguen evidenciar el modo en que se produjo una intensificación en los trabajos para el fortalecimiento de las obras públicas nacionales, con la pretensión (política, jurídica, fiscal, económica y social) de intercomunicar regiones para impulsar la modernización. Esta tentativa se relacionó indudablemente –lo mismo que otras como la ferroviaria o la fluvial, por ejemplo–, con la expectativa de proyectar la exportación de la producción cafetera, producto básico de la economía nacional para entonces claramente acogido por los mercados mundiales.



CARRETERAS



AEROPUERTOS



PUERTOS



FERROCARRILES

## **Keywords**

Territorial integration; roads / roadways; modernization; liberal republic; coffee; Colombian economy; 20th century; twentieth century.

## **Abstract**

This research illustrates the central points that consolidated the nation, through the indispensable resource of territorial integration. For this purpose, during the years of the Liberal Republic (1930-1946), the State strongly promoted the construction of terrestrial communication by roads. This research contributes to the knowledge of national history. It performs a systematic review of a primary source, basically the press of the time, and manages to demonstrate how there was a work intensification to strengthen the national public works projects with the claim (political, economic and social) of intercommunicating regions to boost modernization. This attempt was undoubtedly related, along with others, with the expectation of projecting the export of coffee production, a basic product of the national economy clearly welcomed by world markets.

## Índice

**PRESENTACIÓN: EL PROPÓSITO DE INTERCOMUNICAR UNA EXTENSA Y  
DIFÍCIL GEOGRAFÍA. ALGUNAS CONSIDERACIONES ALUSIVAS A LOS  
ASPECTOS TEÓRICO Y METODOLÓGICO -----8**

**LA ECONOMÍA CAFETERA Y LA INSERCIÓN DE COLOMBIA EN LA  
ECONOMÍA MUNDIAL: LA TRONCAL DE OCCIDENTE ----- 23**

*Vías complementarias----- 38*

**LA ECONOMÍA ANDINA Y SU APERTURA A LOS MERCADOS  
INTERNACIONALES: LA TRONCAL DEL CENTRO----- 66**

*Comunicar a Neiva----- 72*

*Comunicar a Florencia con el país ----- 78*

*Comunicación con el Océano Pacífico ----- 83*

*Sector Valledupar-Riohacha----- 89*

**EN DEFENSA DE LA SOBERANÍA NACIONAL: DEL ALTIPLANO A LA SELVA,  
LA TRONCAL DEL ORIENTE----- 94**

*Sector Girardot-Fusagasugá-Bogotá ----- 96*

*Sector Bogotá-Tunja-Pamplona-Cúcuta-Ocaña ----- 109*

*Tramo Norte de Santander ----- 112*

*Tramo Cúcuta- Ocaña ----- 116*

*Ocaña-Mar Caribe* ----- 119

**EL NOROCCIDENTE DEL PAÍS: LA CARRETERA CENTRAL DEL NORTE--133**

**CONCLUSIONES** -----145

**FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA** -----156

**Fuente primaria**----- 156

**Fuente secundaria** ----- 157

**Artículos de libros y revistas**----- 158

**Tesis** ----- 161

**Prensa**----- 161

**Cibergrafía**----- 162

## **Presentación: el propósito de intercomunicar una extensa y difícil geografía. Algunas consideraciones alusivas a los aspectos teórico y metodológico**

El asunto territorial y la comunicación e interconexión de territorios que responden a un mismo poder, ha sido desde siempre un asunto significativo para el Estado.<sup>1</sup> Es por esto que, en palabras del politólogo y sociólogo francés Gil Delanoi (nacido en 1958), la imposición deliberada de criterios territoriales es connatural al Estado.<sup>2</sup> Por su parte el sociólogo judío-alemán Norbert Elias (1897-1990), al hacer referencia a la configuración y consolidación de los Estados Modernos en Occidente, puntualiza que la acumulación territorial y el aumento del poderío militar –y económico– constituyen elementos inherentes de la conformación de cualquier Estado-nación.<sup>3</sup> Por ello históricamente los Estados occidentales han enfocado su atención, desde su nacimiento hasta el tiempo presente, en el tópico de la integración territorial.<sup>4</sup>

En dicho proceso de configuración de un poder central, elementos como el tamaño de la territorialidad controlada y el tráfico monetario influyen de manera directa sobre el grado de concentración del poder, ya que un mayor tamaño de la propiedad territorial puede generar considerables beneficios, especialmente cuando además de explotación de tipo agrícola o minera las utilidades provienen de actividades como el comercio, el tráfico monetario y los gravámenes fiscales.<sup>5</sup> Así, mientras más importantes sean los excedentes generados por la comercialización y monetarización, mayor será la propensión a reforzar los grandes poderes

---

<sup>1</sup> Norbert Elias, *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas* (México: Fondo de Cultura Económica, 1994), 334-335.

<sup>2</sup> Gil Delanoi. "La teoría de la nación y sus ambivalencias," *Teorías del Nacionalismo*, Gil Delanoi, y Pierre-André Taguieff (Barcelona: Paidós, 1993), 16.

<sup>3</sup> Norbert Elias, *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas* (México: Fondo de Cultura Económica, 1994), 336. Punto de vista que es compartido con Max Weber. Véase: Max Weber, *El político y el científico* (Barcelona: Altaya, 1995), 83.

<sup>4</sup> Norbert Elias, *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas* (México: Fondo de Cultura Económica, 1994), 336.

<sup>5</sup> Norbert Elias, *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas* (México: Fondo de Cultura Económica, 1994), 313,315. No obstante, Elias deja en claro que la integración territorial, el monopolio político de dominación, y cualquier acción del Estado se facilitan cuando los dominios sometidos no son excesivamente extensos (ni tampoco excesivamente reducidos), sino más bien de tamaño medio. Norbert Elias, *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas* (México: Fondo de Cultura Económica, 1994), 344.



centrales, en deterioro de los medianos y pequeños,<sup>6</sup> ya que los beneficios se verán reflejados en el mejoramiento de las vías de comunicación y de los transportes, así como en el consecuente incremento del poder militar y la acción efectiva del Estado sobre la territorialidad establecida.<sup>7</sup>

Expresa Elías que el interés por organizar la territorialidad y por integrar regiones periféricas a un control centralizado, se encuentra comúnmente conectado con la estructura económico-social existente. De hecho, a su juicio, los procesos de integración territorial, estructura económico-social y control administrativo se encuentran interconectados, siendo interdependiente el control territorial, de manera ineludible, del grado de complejidad evidenciado por la estructura económico-social<sup>8</sup>:

Mientras en una sociedad los productos de las propiedades territoriales mayores o menores fueran suficientes para satisfacer las necesidades cotidianas esenciales de los seres humanos, desde la vestimenta hasta la nutrición y el mantenimiento del hogar, mientras la división del trabajo y el intercambio de productos entre grandes distancias estuviera escasamente desarrollado, mientras los caminos fueran malos y los medios de transporte primitivos (y todas éstas no son sino distintas facetas de la misma forma de integración), también sería escasa la interdependencia entre los distintos territorios. Únicamente cuando esta interdependencia aumenta considerablemente pueden establecerse instituciones centrales con competencias para ámbitos más amplios. En un principio, la estructura social, simplemente, no ofrece ninguna oportunidad de establecer tales instituciones.<sup>9</sup>

Este mismo autor anota que, la interconexión de diversas zonas territoriales y la interdependencia entre masas humanas cada vez más grandes, constituyen aspectos diferentes del mismo proceso social; a la vez que la forma y el aparato de dominación involucran otro plano de ese mismo proceso.<sup>10</sup>

---

<sup>6</sup> Norbert Elías, *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas* (México: Fondo de Cultura Económica, 1994), 314.

<sup>7</sup> Norbert Elías, *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas* (México: Fondo de Cultura Económica, 1994), 313.

<sup>8</sup> Norbert Elías, *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas* (México: Fondo de Cultura Económica, 1994), 276-278,314.

<sup>9</sup> Norbert Elías, *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas* (México: Fondo de Cultura Económica, 1994), 276.

<sup>10</sup> Norbert Elías, *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas* (México: Fondo de Cultura Económica, 1994), 278.

En ese orden de ideas, el sociólogo, politólogo e historiador norteamericano Charles Tilly (1929-2008), apunta que el accionar de un genuino Estado reside en el control y utilización que puede hacer de los recursos disponibles, como capital, trabajo, mercancías, tecnología y dinero, además de una delimitación territorial pragmática.<sup>11</sup> Destaca que la existencia de un control central es importante, en la medida que integra a las personas en los sistemas de comunicación propios del Estado, identifica el destino de éstas como propio –y las lleva a depender directamente de su intervención–, inclusive en el ámbito cultural.<sup>12</sup>

Por otra parte, sin una clara configuración de jurisdicciones territoriales por parte de instituciones centrales, no es posible la existencia de mecanismos jurídicos que intervengan en la convivencia y hagan valer la vigencia normativa del derecho, con la fuerza necesaria “para garantizar el cumplimiento de los contratos escritos, de la ley escrita y de las decisiones de sus representantes autorizados, incluso cuando alguien se opone a ello”.<sup>13</sup> Valga anotar que el reconocido historiador británico Eric Hobsbawm (1917-2012) concede gran importancia a la postura anotada<sup>14</sup>, pues dicho aspecto conlleva crucial importancia para el avance de cualquier tipo de acción de gobierno, y para el adelanto de procesos regulatorios y organizativos favorables a todo poder central.

\*\*\*

En esa línea el propósito de integración territorial expresado por el Estado colombiano durante la década de 1930 y la primera mitad de los años 1940 –por parte de la hegemonía política denominada República Liberal–, guarda vinculación manifiesta con la perspectiva teórica expuesta, toda vez que permite apreciar líneas precisas de énfasis: tras valorar la modernización y la integración territorial siguiendo criterios discrecionales, el Estado colombiano optó por ellas como mecanismos idóneos en pro de su propio fortalecimiento y consolidación, pero, igualmente, dada su calidad de respaldos cruciales para la tentativa

---

<sup>11</sup> Charles Tilly, “Cambio social y revolución en Europa, 1492-1992,” *Historia Social* 15 (invierno 1993): 81.

<sup>12</sup> Charles Tilly, “Cambio social y revolución en Europa, 1492-1992,” *Historia Social* 15 (invierno 1993): 95.

<sup>13</sup> Norbert Elias, *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas* (México: Fondo de Cultura Económica, 1994), 307.

<sup>14</sup> Eric Hobsbawm, *Naciones y nacionalismo desde 1780* (Barcelona: Crítica, 2000), 37.

estatal de consolidar un proyecto específico –trascendente– de nación colombiana (integrador de territorios en lo económico, pero también jurídica e identitariamente de poblaciones, de grupos sociales, de culturas, de gentes).<sup>15</sup> El presente estudio se orienta de esa manera a exponer componentes de un ramo que permitió con especial fuerza a partir de los años 1930, la interconexión económico-política y social de vastas regiones –y de grupos humanos–, contribuyendo a consolidar el proceso constructivo e integrador de la nación y la identidad nacional. Otorga significación a la integración territorial mediante la construcción y/o mejoramiento de *ejes viales* constituidos por *carreteras*, mecanismo esencial (conforme lo evidencian tanto la teoría como la cotidianidad fáctica) en procura del fortalecimiento del Estado y su correspondiente correlato –configurado por un genuino proyecto nacional–.

Inicialmente el presente estudio planteó abarcar, describir y plasmar por escrito el conjunto de componentes alusivos a la integración territorial (aéreos, marinos, fluviales y terrestres, incluyendo dentro de estos últimos las vías férreas). No obstante, la enorme cantidad de información recolectada hizo inviable la descripción de tan vasto acervo informativo, circunstancia que requirió precisar y centrar la atención sobre uno de los factores decisivos para cualquier tentativa de integración territorial, caso indudablemente representado, después de los años 1930, para el entorno mundial, América Latina y Colombia, por troncales constituidas por carreteras. El enorme cumulo de información originalmente recopilada, tuvo que ser por tanto subdividido temáticamente para dar cuenta del objeto de estudio aquí descrito, postergando para eventuales desarrollos investigativos futuros el resto de la información, dejando abierta la posibilidad de profundizar en aquellos otros factores pendientes futuras tentativas de investigación.

En consonancia, la presente monografía se encuentra dividida en cuatro capítulos. Los tres primeros versan sobre las tres principales troncales carreteables del país, la Troncal Occidental, la Troncal Central y la Troncal Oriental, respectivamente, y el cuarto capítulo trata acerca de la Carretera Central del Norte (estrechamente vinculada con la Troncal Oriental). Las fuentes utilizadas en la presente investigación otorgan especial –aunque no

---

<sup>15</sup> Andrés López Bermúdez, *Modernización y debate político en Colombia, 1931-1944 Integración y orden en la República Liberal. Del discurso jurídico-político a la construcción de la identidad nacional* (Saarbrücken: Editorial Académica Española, 2012), 1-303.

exclusivo— realce a diversos tres periódicos que ilustran cabalmente el devenir nacional durante la época (1930-1946), temporalidad seleccionada debido a que fue durante dicho periodo histórico, denominado por la historiografía como República Liberal<sup>16</sup>, que pudo llevarse a efecto una fuerte tentativa modernizadora por parte del Estado, que buscó vincular variables múltiples en pos de garantizar y fortalecer el rol interventor del Estado, el cual se caracterizó por el sensible impulso a una acción mancomunada y genuinamente transformadora del país (anclado todavía en muchos aspectos a pervivencias decimonónicas, ocasionalmente incluso premodernas) en los ámbitos del control administrativo-fiscal, la dinamización económica y la institucionalización socio-laboral, y, claro está, la integración de tipo territorial.<sup>17</sup>

Los periódicos exhaustivamente revisados fueron *El Tiempo*, *El Espectador* y *El Colombiano*, contrastando luego los datos allí obtenidos con fuentes secundarias esenciales disponibles. Cada periódico aportó de manera diferente a la investigación. Por ejemplo, el periódico *El Colombiano*, contribuyó con una perspectiva de tipo regional, pero ilustrativa no solo del entorno antioqueño sino además del amplio panorama inherente del occidente y norte del país. De otra parte, los periódicos *El Tiempo* y *El Espectador*, brindaron valiosa información atinente al panorama y acontecer de tipo nacional, informando pormenorizadamente acerca de los sucesivos avances que se fueron consolidando de manera progresiva en el ámbito de la construcción e interconexión de vías.

La fuente secundaria consultada fue fundamental, pues a pesar de no ser extensa aportó elementos cruciales para el análisis, toda vez que permitió puntualizar lapsos temporales, contextos geográficos, económicos, sociales, políticos; y ya en cuanto a la infraestructura en

---

<sup>16</sup> La República liberal constituyó el período de la historia colombiana en el que, una vez finalizada la Hegemonía conservadora, 1886-1930, el liberalismo en el poder promovió desde el Estado (entre 1930 y 1946, básicamente entre 1934 y 1938), la expansión de actividades económicas y productivas, que como en el caso de la industrialización, se diferenciaban de sensiblemente del régimen agrario que había prevalecido con anterioridad. Entonces se liberalizaron las condiciones económicas y sociales de los segmentos trabajadores recurriendo a la institucionalización de la sindicalización y al fortalecimiento de ligas campesinas. Además, se facilitó el acceso a la tierra y se propició una producción diferente de la tradicional. Mario Arrubla Yepes, “Síntesis de historia política contemporánea,” en *Colombia hoy, perspectivas hacia el siglo XXI* (Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1991), 179-209.

<sup>17</sup> Andrés López Bermúdez, *Modernización y debate político en Colombia, 1931-1944 Integración y orden en la República Liberal. Del discurso jurídico-político a la construcción de la identidad nacional* (Saarbrücken: Editorial Académica Española, 2012), 1-303.

concreto, determinar la preexistente a los años 1930-40, los requerimientos de tipo técnico, las respectivas formas de contratación por parte del Estado, y las necesidades y posibilidades de desarrollo manifestadas en la época en pro de una futura y progresiva expansión vial.<sup>18</sup> Cabe resaltar cómo varios de los trabajos académicos esenciales que antecedieron a la presente investigación en lo relacionado con el tema del desarrollo económico conexas a la materia de la integración territorial, enfocaron su mirada con la pretensión de estudiar analíticamente la expansión y mejora vial de manera notoriamente ligada con el crecimiento del café como producto económico estrella de Colombia, con miras a su exportación y a la incursión efectiva y duradera del país en los circuitos mundiales del comercio a lo largo del resto del siglo XX.<sup>19</sup>

La recolección de la información se efectuó empleando, a modo de ayuda, una matriz que funcionó como base metodológica de organización. En ella se tomó a modo de eje temático principal la *integración territorial*, por ser éste un componente crucial que concitó la atención en calidad de elemento importante del proyecto político constitutivo de la República Liberal.<sup>20</sup> A su vez, del tema estructural principal, se desglosaron ítems tales como: la legislación relativa a la integración territorial; la financiación vial; condiciones económicas y sociales presentes en las regiones y subregiones intercomunicadas; objetivos de dicha intercomunicación; conexiones con otros sistemas como caminos terciarios y trochas, el sistema ferroviario, el fluvial y la navegación marítima, entre otras.

El abanico de ítems aquí descrito obedece a que en un principio se tuvo la pretensión de realizar un trabajo de dimensiones mucho mayores al aquí entregado, que se orientara a analizar pormenorizadamente y en su complejidad la sumatoria total de medios de comunicación en la época (incluyendo, además de los ya mencionados, la interconexión por

---

<sup>18</sup> José Alvear Sanín, *Desarrollo del Transporte en Colombia 1492-2007* <https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/Historia>, [consultada: 20.09.2019], 1-801.

Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 1-548.

<sup>19</sup> Salomón Kalmanovitz, *Economía y nación. Una breve historia de Colombia* (Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1988), 1-576.

José Antonio Ocampo, *Historia económica de Colombia* (Bogotá: Siglo Veintiuno Editores, 1987), 1-401.

<sup>20</sup> Andrés López Bermúdez, *Modernización y debate político en Colombia, 1931-1944 Integración y orden en la República Liberal. Del discurso jurídico-político a la construcción de la identidad nacional* (Saarbrücken: Editorial Académica Española, 2012), 80-125.

vía aérea, es decir, la apertura experimentada en aquellos años hacia la posibilidad de consolidar interconexiones mediante la construcción de campos de aterrizaje y aeropuertos, tentativa obviamente ligada al establecimiento, innovador en su momento, de rutas aéreas).<sup>21</sup> No obstante, dada la monumentalidad de la información recopilada, acometer un trabajo de semejantes dimensiones excedía el espacio, el tiempo, los recursos y el propósito mismo preestablecido por el reglamento de grado vigente para el caso de una monografía del nivel de pregrado. Por tanto, se optó por reservar aquella enorme cantidad de información disponible para la realización de futuras investigaciones, que quizás con posterioridad permitan dar cuenta de los distintos aspectos que restan por tratar, bien por parte de la investigadora dedicada a plasmar las presentes líneas en eventuales trabajos de posgrado, o por otros investigadores interesados en la materia.

En consecuencia y conforme se ha explicado en la presente investigación se resolvió concentrar esfuerzos en el ámbito de las comunicaciones por vía terrestre: caminos carretables, caminos de herradura, puentes, pavimentación, obras alternas (necesarias para el tránsito por el sistema vial nacional: peajes, aduanas y puestos de control, etc.), puertos “secos” (zonas francas), mapas y cartografía explicativa básica. Cabe anotar, que si bien para la década de 1930 las vías ferroviarias eran todavía relevantes en el caso concreto de Colombia, en el plano de América latina y del mundo industrializado estaban siendo claramente desplazados por el uso de los vehículos impulsados por motores de explosión. En palabras de Tulio Halperín Donghi “el reemplazo de la dominación británica por la estadounidense en América Latina se ejemplifica con el final de la era del ferrocarril y el inicio de la expansión automovilística”. Según dice, “los caminos de hierro se cambiaron por el asfalto”.<sup>22</sup>

La estructura temática del presente trabajo requirió componer un capítulo por cada vía Troncal construida durante los años de la República Liberal (en total se construyeron tres), además de un capítulo adicional que versa sobre la Carretera Troncal del Norte, la cual fue

---

<sup>21</sup> Karim León Vargas, “Un Vuelo al Pasado: Empresas, Estado y Vida Cotidiana en los Inicios de la Aviación en Colombia, 1911-1950” (tesis de historiadora, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, 2006), 1-340.

<sup>22</sup> Tulio Halperin Donghi. Citado en: Carlos Malamud, *América Latina, siglo XX la búsqueda de la democracia*. (Madrid: Síntesis S.A., 1992), 1-22.

considerada en la época como claro ejemplo o motivación a seguir en aras de la integración territorial, puesto que su construcción comenzó a realizarse en el siglo XIX y no fue terminada sino hasta la década de 1930. En consecuencia el primer capítulo explica aspectos significativos atinentes a la construcción de la Troncal de Occidente, de gran importancia dado que comunicó al país cafetero interregionalmente y con el extranjero (conectando al interior del país, en su zona norte, con los puertos de Turbo, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta; y en el sur, con Buenaventura y Tumaco) posibilitando una mejora sustancial para el desarrollo de la economía colombiana. El segundo capítulo trata sobre la Troncal del Centro, que comunicó a la capital de la República con departamentos como el Tolima y el Huila con el sur del país, pero también con territorios nacionales como el Caquetá. Hacía el occidente también propició la interconexión con el Chocó. Un complemento importante de esta comunicación se concretó mediante la ejecución del contacto con la costa caribe y su Troncal de Oriente, sobre la cual discurre el tercer capítulo. Esta última Troncal comunicó principalmente a Bogotá y Cundinamarca con el río Magdalena y los Santanderes, pero también permitió el acceso a la costa Atlántica, consolidando y diversificando los mercados internos e incorporando a Colombia con el mercado mundial. En un principio atendió la exportación de café y materias primas como algodón y cacao, pero después fue acogiendo diversidad de nuevos productos como el petróleo y el banano. Por último, el cuarto capítulo expone aspectos centrales relativos a la Carretera Central del Norte, la primera construida por iniciativa del gobierno nacional desde vieja data (1860). Su propósito primigenio fue procurar la comunicación de Bogotá con Cúcuta, y a lugar seguido con Venezuela. Fue iniciada por Tomás Cipriano de Mosquera en el año en mención, y terminada solo en 1934 bajo la presidencia de Alfonso López Pumarejo. La demora de tantos años para culminar su conclusión es muestra clara de las dificultades que representaba para Colombia ejecutar cabalmente la construcción de vías de comunicación dotadas de importancia trascendental, debido a diversos motivos que la presente monografía expone empleando suficiente y documentada argumentación.

De este modo se busca ofrecer al lector la posibilidad de conocer no solo acerca de los tiempos y procesos referidos a la construcción vial en el país, sino también sobre componentes primordiales para el desarrollo y fortalecimiento de la economía nacional

mediante la ampliación de las redes de mercado, tanto internas como externas, tentativa estrechamente correlacionada como componente inexorable del proyecto político defendido por la República Liberal, a saber: intervencionismo de Estado, modernización, control administrativo-fiscal, dinamización económica e institucionalización socio-laboral y fortalecimiento de la ciudadanía.<sup>23</sup>

Las presentes páginas expresan elementos esenciales aportantes a una mejor comprensión sobre estas materias, pues si bien investigaciones precedentes han producido indagaciones relevantes sobre la economía colombiana (en especial relativas al desarrollo del café o del banano por ejemplo, por tratarse de elementos vitales de la economía nacional), son escasos los estudios existentes que efectúan un tratamiento concreto sobre la infraestructura que permitió transportar y exportar este tipo de productos, nutriendo indudablemente la economía nacional. El adecuado conocimiento de procesos y circunstancias relacionadas con la integración territorial propiciada por estrategias y proyectos de comunicación de naturaleza y finalidades diversas (entre ellos la comunicación mediante carreteras) explica muchos de los obstáculos enfrentados por los hacedores del proyecto de integración abanderado por la República Liberal. Deja entrever, además, las afugias del tesoro público que les fue menester salvar para poder culminar cada una de sus múltiples iniciativas, y el tiempo (y a veces sacrificio con el cual debieron contribuir, sacrificando tiempo y esfuerzo) para llevar a buen término el proyecto de interconectar vastas zonas de Colombia. Todo ello merece al menos una mención por parte de la Historia.

No por nada actualmente el país asiste a la construcción de lo que hoy se denomina por los medios periodísticos como construcción de vías “de cuarta generación (autopistas dotadas de alto rendimiento técnico mediante doble calzada)”, en el marco de los gobiernos de los presidentes Álvaro Uribe Vélez (2002-2010) y Juan Manuel Santos (2010-2018). Sin duda se trata de un tema de interés nacional, dado que la ejecución de dichas vías aporta a la optimización de la conexión de Colombia con los mercados mundiales. Una reflexión histórica en tal sentido permite reflexionar, con adecuado conocimiento de causa, sobre las

---

<sup>23</sup> Andrés López Bermúdez, *Modernización y debate político en Colombia, 1931-1944 Integración y orden en la República Liberal. Del discurso jurídico-político a la construcción de la identidad nacional* (Saarbrücken: Editorial Académica Española, 2012), 1-303.



características, obstáculos, pros y contras de tan enorme tipo de empresa, en un país en donde la geografía y las siempre controvertidas decisiones administrativas han demostrado siempre hallarse presentes.

\*\*\*

La geografía colombiana es una de las más abruptas del continente americano teniendo como protagonista la Cordillera de los Andes, que, en territorio nacional se ramifica en tres: Cordillera Occidental, Cordillera Central y Cordillera Oriental, dotando al país de diferentes pisos térmicos lo que se ve reflejado en su variedad de fauna y flora, en la diversidad de sus recursos naturales y en una gran producción agrícola y ganadera. La accidentada topografía representó y aun hoy representa, aunque en menor medida gracias a los avances realizados, una dificultad para crear redes de comunicación entre las diferentes poblaciones, creación de sistemas de mercado y de intercambio no solo económico sino también cultural y gastronómico.

Al menos hasta las décadas de 1930 y 1940 estas fronteras naturales habían significado desde la independencia un obstáculo para la consolidación de la nación colombiana, ya que dieron pie a la creación de múltiples regiones cada una con sus características, gastronomía, variaciones en las expresiones verbales, etc. por eso, desde el Estado se recurrió a diferentes formas de integración nacional como la expedición de cédulas de ciudadanía, registro civil, enseñanza de historia patria, difusión de los símbolos unificadores como la bandera, el escudo y el himno, que debían ser inculcados a todos los ciudadanos desde la infancia; además de la creación de fuerzas armadas como la Policía y el Ejército Nacional que debían ejercer control en nombre del Estado en todo el territorio nacional. Más allá de estas medidas que fueron efectivas para la formación de identidad nacional, hubo un elemento indispensable para la creación de una nación unificada y fueron las comunicaciones y lo que se refiere a la integración territorial.<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> Andrés López Bermúdez, *Modernización y debate político en Colombia, 1931-1944 Integración y orden en la República Liberal. Del discurso jurídico-político a la construcción de la identidad nacional* (Alemania: Editorial Academia Española, 2012), 42.

Por tanto, históricamente y recurriendo a la consecución de genuina integración territorial, se procuró la consolidación de caminos y vías de comunicación entre diferentes lugares del territorio nacional, con el fin establecer redes de mercado, intercambio e interdependencia entre los territorios (determinada por el grado de complejidad de la estructura económico-social) y el control administrativo.<sup>25</sup> La interdependencia entre los territorios permite crear instituciones estatales y administrativas fuertes, siendo poco factible fortalecerla mientras los caminos y medios de comunicación sean precarios y cada territorio sea autosuficiente, pues de ese modo pueden satisfacerse las necesidades básicas de sus pobladores, por lo que la intercomunicación de territorios contribuye en grande a la adecuada división y especialización del trabajo y de la producción agrícola y ganadera de cada región, precisamente mediante el constructivo contacto con regiones adyacentes.

Es por esto que los diferentes gobiernos de la República Liberal, entre los años 1930 y 1946, en cabeza de Enrique Olaya Herrera (1930-1934), Alfonso López Pumarejo (1934-1938), Eduardo Santos (1938-1942), el segundo mandato de Alfonso López Pumarejo (1942-1945) y Alberto Lleras Camargo (1945-1946); enfocaron sus esfuerzos en crear y fortalecer la infraestructura vial nacional. En el presente trabajo se estudian, describen y analizan los avances que en este sentido se produjeron durante dicho periodo histórico en cuanto a las comunicaciones por el sistema de carreteras, tres tipos de vías: primarias, secundarias y terciarias, que también podrían llamarse vías nacionales, departamentales y municipales; además de los puentes, la pavimentación, los puertos secos y demás obras alternas necesarias para el tránsito por el sistema vial nacional, tales como peajes, aduanas y puestos de control.

En palabras de la investigadora Silvia Otero las vías primarias, secundarias y terciarias se pueden definir del modo siguiente:

“(…) en términos generales definimos red primaria como las carreteras que comunican varios departamentos, que se dirigen a los puertos o a las fronteras con otros países, (…)

---

<sup>25</sup> Andrés López Bermúdez, *Modernización y debate político en Colombia, 1931-1944 Integración y orden en la República Liberal. Del discurso jurídico-político a la construcción de la identidad nacional* (Alemania: Editorial Academia Española, 2012), 81.

La red secundaria se refiere a las carreteras que comunican poblaciones dentro del departamento, que tienen especificaciones técnicas menores a las primarias, conocidas como vías regionales.

La red terciaria se refiere a los caminos de penetración, que conducen de las cabeceras municipales a las veredas, y con menores especificaciones técnicas que las departamentales. Al conjunto de red secundaria y terciaria se le conoce como red vascular.”<sup>26</sup>

Esta clasificación se puso en aplicación a partir de la expedición de la Ley 60 de 1905 promulgada bajo la presidencia del general Reyes, con la que se quiso organizar todo lo referente a la construcción vial en el país.

“En particular, esta Ley [referida a vías carreteras] estableció las normas que debían regir su construcción, organización y administración. Para este fin, las clasificó en nacionales, departamentales y municipales, y ordenó que las nacionales dependieran directamente del Ministerio de Obras Públicas, de reciente creación, y las departamentales de las juntas departamentales de obras públicas. También decidió que los recursos fiscales destinados a las carreteras nacionales podían llegar hasta el 15% del producto de la renta de pieles, para las carreteras departamentales destinó el 10% del producto de las rentas de cada departamento y para las municipales el usufructo de las tierras baldías.”<sup>27</sup>

A partir de allí comenzó a expedirse cualquier cantidad de leyes en torno al particular, como la Ley 50 de 1910, que buscó reclasificar todas las carreteras nacionales en departamentales y en cuanto a la organización y construcción de la red vial todo quedó bajo la responsabilidad de las Asambleas Departamentales; dejando como única tarea a la Nación dar subsidios a los departamentos para que las construyeran<sup>28</sup>, lo que más adelante significó un problema debido a que los recursos se malgastaron y los departamentos construyeron pocos kilómetros de vías. Por lo que en 1916 el Congreso de la República expidió la Ley 70 o “General de caminos”, que dispuso que los recursos del presupuesto nacional debían priorizarse para la construcción y terminación de aquellas carreteras que se creían más importantes. Para tal efecto se creó “un fondo especial de caminos que recolectaba el 5% de los derechos de importación de las mercancías introducidas en las aduanas” para financiar el estudio, construcción y

---

<sup>26</sup> Silvia Otero Bahamón, “¿Qué esconde el asfalto? La política de los medios de transportes y el proceso de formación del Estado”, *Controversia* (junio 2009) Disponible en: <https://www.revistacontroversia.com/index.php?journal=controversia&page=article&op=view&path%5B%5D=123>. [Consultada: 10.03.2018], 169.

<sup>27</sup> Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 59.

<sup>28</sup> Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 61.

conservación de las vías prioritarias, de las demás vías nacionales, y por último de las que determinara el Gobierno. No obstante, a menudo dichos recursos fueron insuficientes para financiar las obras.<sup>29</sup>

Entre 1916 y 1930 el Congreso decretó 104 leyes que pedían construir nuevas vías, creaban nuevos impuestos y apropiaciones, y reclasificaban las carreteras existentes.<sup>30</sup> Pero como muestra de la contradicción legislativa: “En 1909, por ejemplo, se introdujo el peaje para financiar su construcción, pero se abolió en 1925.”<sup>31</sup> Muchas de estas leyes solo buscaban satisfacer los intereses de congresistas, politiqueros y gamonalicios, que se aprovechaban de que el Congreso era la única institución que podía legislar y reglamentar acerca de las políticas de transporte, determinar el presupuesto y dar prioridad a la construcción de las diferentes obras públicas. Técnicamente, y desde una perspectiva suficientemente alejada de la ruina politiquería, era claro que el objetivo con la construcción de las diferentes vías era comunicar las poblaciones, de manera que pudieran intercambiar los bienes y servicios que cada una producía y con ello ir fortaleciendo la economía regional y nacional, mediante la conformación de redes de mercado que permitieran el traslado de los enseres, pero que además pudieran mantener a los mismos a un precio asequible para la mayoría de la población.

En cuanto a la legislación, en 1931 se decretó la Ley 88 mediante la cual se adoptó el Plan de Carreteras Nacionales.<sup>32</sup> Esta propuesta fue impulsada por un personaje como

“el ministro de Obras German Uribe, mediante la cual se adoptó un nuevo plan de carreteras nacionales, en el que se definieron tres trocales longitudinales. Se estableció que la longitud total de las carreteras nacionales debía ser de 6.204 km con posterioridad a la vigencia de la Ley. El gobierno quedó autorizado para que

---

<sup>29</sup> Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 62.

<sup>30</sup> Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 63.

<sup>31</sup> Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 63.

<sup>32</sup> Andrés López Bermúdez, *Modernización y debate político en Colombia, 1931-1944 Integración y orden en la República Liberal. Del discurso jurídico-político a la construcción de la identidad nacional* (Alemania: Editorial academia española, 2012), 85.

emprendiera las obras mediante administración directa o por contrato, con personas naturales o jurídicas.”<sup>33</sup>

Las tres trocales planeadas en ese momento histórico, fueron: La Troncal Occidental, la Troncal del Centro y la Troncal Oriental; además de 23 transversales conectadas a las troncales.<sup>34</sup> Las rutas definitivas no serían determinadas por el Congreso sino por el Ministerio de Obras. Se determinó que para su construcción no debía haber paralelismo con los ferrocarriles.<sup>35</sup> Con esto se trataba de constituir el eje básico de la estructura vial nacional, para lo cual se preveía la declaratoria de ciertas rutas como “vías nacionales”, luego de lo cual el Estado procedería a prestar la mayor atención e inversión posible sobre ellas, en cuanto a planeación y diseño, construcción, y sostenimiento, bien se tratase de carreteras, caminos carretables, o incluso –si ello fuere del caso-, de simples caminos de herradura.<sup>36</sup>

Acudiendo a la Ley 88 los congresistas y políticos de cada región buscaron recategorizar como nacionales muchas de las vías que se estaban ejecutando, con el fin de delegar en la nación la responsabilidad de su construcción y sostenimiento. La delegación de las vías en la nación permitiría a los departamentos ocupar sus esfuerzos y recursos en nuevas vías y en el mantenimiento de las que ya existían. Las disposiciones de la Ley 88 fueron utilizadas durante muchos años como guía para la construcción de las diferentes carreteras. Con el paso del tiempo se le fueron añadiendo otros decretos, con el fin de complementar la red de vías ya existente, por ejemplo: en 1936 se le adicionó la Ley 3<sup>a</sup> de 1936,

“mediante la cual se incorporan a la red nacional de vías de comunicación de que trata la Ley 88 de 1931, el sector Chinú, puerto Valdivia, del troncal occidental. El sector Ocaña, Carmen, Valledupar, con un ramal al río Magdalena en el sitio más adecuado en el troncal del centro; en las transversales, las vías Chiquinquirá-Arcabuco, Manizales-Risaralda, Quibdó-Istmina, la que de Altamira irá a

---

<sup>33</sup> Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 67.

<sup>34</sup> Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 67.

<sup>35</sup> José Alvear Sanín, *Desarrollo del transporte en Colombia (1492-2007)* <https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/Historia> [consultada: 18.01.2018], 447.

<sup>36</sup> Andrés López Bermúdez, *Modernización y debate político en Colombia, 1931-1944 Integración y orden en la República Liberal. Del discurso jurídico-político a la construcción de la identidad nacional* (Saarbrücken: Editorial academia española, 2012), 85.

empalmar con la carretera Popayán-Pasto y la de Socorro-Galán, que empalmará con la vía a Barrancabermeja.”<sup>37</sup>

Teniendo en mente el concepto de *vías nacionales* como alusivo a grandes carreteras que intercomunican diferentes departamentos, que se dirigen a puertos o fronteras con otros países, que dependiendo de los casos algunas son quizás construcciones más elaboradas que otras, se determinó que ciertas vías fueran responsabilidad y prioridad de la nación<sup>38</sup> dada su importancia económica y comercial, y tomando como contexto las leyes del momento que iban determinando en cambio la categorización de las vías en construcción (dependiendo de quién las debía planear, financiar, construir y mantener) se ajustaron las condiciones de la época tanto financieras, como políticas y administrativas. Muchas veces las vías nacionales se otorgaban como concesión a los departamentos en aquellos tramos que les correspondían y ellos debían ejecutar las obras y a su vez entregarlas a la nación, y ésta pagar al departamento, pero “una vez recibidas esas carreteras por la respectiva Secretaría de Obras, se cobraba la subvención a la nación y ésta, cuando podía giraba el pago. O lo quedaba debiendo para tiempos mejores.”<sup>39</sup>

---

<sup>37</sup> Sin autor, “UN VASTO PLAN DE NUEVAS VÍAS DE COMUNICACIÓN SE REALIZARÁ PROXIMAMENTE”, El Tiempo, 21 de enero de 1936, Vol. XXV, No. 8736, 3.

<sup>38</sup> “Ha comenzado a llegar la maquinaria pedida por el ministerio de obras públicas, para la pavimentación de las carreteras nacionales. Se anuncia que las primeras en pavimentar serán las del troncal y las del occidente colombiano.” Corresponsal especial, “Llega la maquinaria para la pavimentación de las carreteras de la nación”, *El Colombiano*, 4 de enero de 1942, Vol. XXX, No. 9001, 7.

<sup>39</sup> José Alvear Sanín, Desarrollo del transporte en Colombia (1492-2007) <https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/Historia> [consultada: 18.01.2018], 451.

## **La economía cafetera y la inserción de Colombia en la economía mundial: la Troncal de Occidente**

La Troncal de Occidente cruzaba el territorio nacional de sur a norte por el costado occidental del país. Fue planificada en un principio para que partiera del Puente Internacional de Rumichaca en Ipiales, Nariño, y tomando camino hacia el norte pasara por las poblaciones de Espino, Pasto, Popayán, Santander de Quilichao, Cali, Cartago, Manizales, Sonsón, Medellín, Yarumal, Puerto Valdivia y terminara en Santiago de Tolú, Sucre. (Ver mapas 1 y 2). Para efectos prácticos su construcción fue dividida en los siguientes sectores: *sector* Rumichaca – Espino - Pasto; *sector* Pasto – Popayán; *sector* Popayán – Santander de Quilichao - Cali - Cartago; *sector* Cartago - Manizales – Sonsón - Medellín; *sector* Medellín – Yarumal - Puerto Valdivia; *sector* Chinú - Tolú. Sin embargo, más tarde, y con las sucesivas modificaciones que se fueron haciendo a la Ley 88 de 1931, mediante la cual se adoptó el Plan de Carreteras Nacionales<sup>40</sup>, esta sería terminada en Barranquilla.

La construcción de todas las troncales fue organizada por sectores que correspondían a diferentes frentes de trabajo, cada sector estaba determinado por el trozo de carretera faltante para completar una vía, o por el trozo de carretera que le correspondía a determinado departamento o municipio.<sup>41</sup>

La Ley 88 de 1931 determinó con su normativa que el país debía construir para la red vial nacional, en los siguientes próximos años a partir de la expedición de la ley a un plazo de más o menos 10 años, según las proyecciones para terminar las vías que estaban en construcción, 6.204 kilómetros de carretera, los cuales fueron distribuidos por todo el país de la siguiente manera: Antioquia 731; Atlántico 100; Bolívar 400; Boyacá 490; Caldas 410; Cauca 405; Cundinamarca 457; Huila 340; Magdalena 440; Nariño 428; Santander Norte

---

<sup>40</sup> Andrés López Bermúdez, *Modernización y debate político en Colombia, 1931-1944 Integración y orden en la República Liberal. Del discurso jurídico-político a la construcción de la identidad nacional* (Saarbrücken: Editorial Académica Española, 2012), 85.

<sup>41</sup> República de Colombia, Ministerio de Justicia, Ley 88 de 1931. En: Suin Juriscol, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1630074>, [Consultada: 30.06.2019].

338; Santander Sur 488; Tolima 374; Valle 386; Intendencia del Chocó 219; Intendencia del Meta 28; Comisaria del Caquetá 70; y la Comisaria del Putumayo 100.

Se trataba de constituir el eje básico de la estructura vial nacional, para lo cual se preveía la declaratoria de ciertas rutas como “vías nacionales”, luego de lo cual el Estado procedería a prestar la mayor atención e inversión posible sobre ellas en cuanto a planeación y diseño, construcción y sostenimiento, bien se tratase de carreteras, caminos carreteables, o incluso –si ello fuere del caso-, de simples caminos de herradura.<sup>42</sup>

Además, y según lo dispuesto en el artículo sexto de dicha normatividad, las carreteras que estuvieran dispuestas en el Plan Nacional de Carreteras debían cumplir ciertas condiciones, como: estar conectadas con el sistema vial nacional, no ser paralelas a corta distancia con los ferrocarriles ya existentes, esto para evitar que se conectaran los mismos puntos o que sirvieran al mismo tráfico atendido por aquellos, debían comunicar, preferentemente, trayectos ya construidos con poblaciones, estaciones ferroviarias y puertos, tanto fluviales como marítimos, dando prioridad, según la densidad poblacional, a las localidades que hasta ese momento, 1931, no contaran con acceso a ninguna carretera.<sup>43</sup> Lo más beneficioso sería el desarrollo de un sistema de transportes destinado a incrementar las exportaciones y la agricultura comercial. Los ferrocarriles debían tender a la construcción de grandes troncales que desembocaran en los puertos por los cuales ingresaba el grueso del comercio exterior; lo que exigía un proyecto único, convenientemente coordinado, que asegurará la rentabilidad de las inversiones y la satisfacción de los acreedores extranjeros.<sup>44</sup> Como principio del proyecto de la construcción de vías de comunicación y en concordancia con lo que pasaba en el exterior, Colombia comenzó con la construcción de vías férreas, conformando su primera red ferroviaria en 1869 con el ferrocarril de Barranquilla-Puerto Colombia, pasando de 203 kilómetros de vías férreas en 1885 a 1.318 en 1920. Siendo así, entre 1869 y 1885 se

---

<sup>42</sup> Andrés López Bermúdez, *Modernización y debate político en Colombia, 1931-1944 Integración y orden en la República Liberal. Del discurso jurídico-político a la construcción de la identidad nacional* (Saarbrücken: Editorial Académica Española, 2012), 85.

<sup>43</sup> Andrés López Bermúdez, *Modernización y debate político en Colombia, 1931-1944 Integración y orden en la República Liberal. Del discurso jurídico-político a la construcción de la identidad nacional* (Saarbrücken: Editorial Académica Española, 2012), 85.

<sup>44</sup> Germán Colmenares, “Ospina y Abadía: la política en el decenio de los veinte,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. I. Dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 245.



construyeron más de 200 kilómetros de vías férreas y se proyectaron más de 1000 en un país que no las conocía. Donde las regiones estaban aisladas entre sí por grandes montañas y ríos caudalosos que carecían de puentes y debían ser atravesados a nado por “tarabitas” o rústicas embarcaciones.<sup>45</sup> El desarrollo de los ferrocarriles es destacado en las zonas cafeteras, es decir, aquellas vías que estaban destinadas al transporte de café para las exportaciones, por ejemplo el Ferrocarril de Antioquia (193 kilómetros) que avanzó rápidamente y cuya única interrupción se superó con la inauguración del túnel de La Quebra en 1929, con una extensión de casi 4 kilómetros. Bogotá por su parte se unió al río Magdalena en 1909.<sup>46</sup> Así, la economía cafetera jugó un papel fundamental en el desarrollo de los ferrocarriles colombianos, cuya creciente exportación pasó de 10.447 toneladas en 1879-1880 a 84.000 en 1920, siendo transportada gran parte de esta carga por las vías férreas. Durante el auge del ferrocarril, que fue corto, pues cuando Colombia comenzaba a adoptar este medio de transporte en otros países como Estados Unidos ya se estaba implementando el uso de automóviles, los viejos caminos coloniales, muchos heredados de la época indígena, fueron abandonados y reemplazados por los ferrocarriles que se convirtieron en el principal medio de transporte de correos, carga y pasajeros.<sup>47</sup>

Como ejemplo de lo anterior tenemos que en el siglo XIX la Asamblea Departamental de Antioquia consideró que para integrar económica y territorialmente a Urabá con Medellín y el resto del país, y además incrementar la presencia estatal en la región se construyera un ferrocarril desde Medellín, idea que nunca se llevó a cabo, aun cuando fue aprobado como Ordenanza después de tres debates entre los meses de marzo y abril de 1913<sup>48</sup>. También se contempló la opción de la navegación por el río Atrato, según uno de los proyectos de Ordenanza de 1911, donde se dispuso de una inversión de 170.000 pesos para la para “la construcción de vapores adecuados y de estilo moderno, destinados a la navegación del río

---

<sup>45</sup> Delimiro Moreno. "Un siglo de comunicaciones y transportes en Colombia," en Nueva Historia de Colombia, Vol. IX. Dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Editorial Planeta, 1998), 153.

<sup>46</sup> Delimiro Moreno. "Un siglo de comunicaciones y transportes en Colombia," en Nueva Historia de Colombia, Vol. IX. Dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Editorial Planeta, 1998), 154.

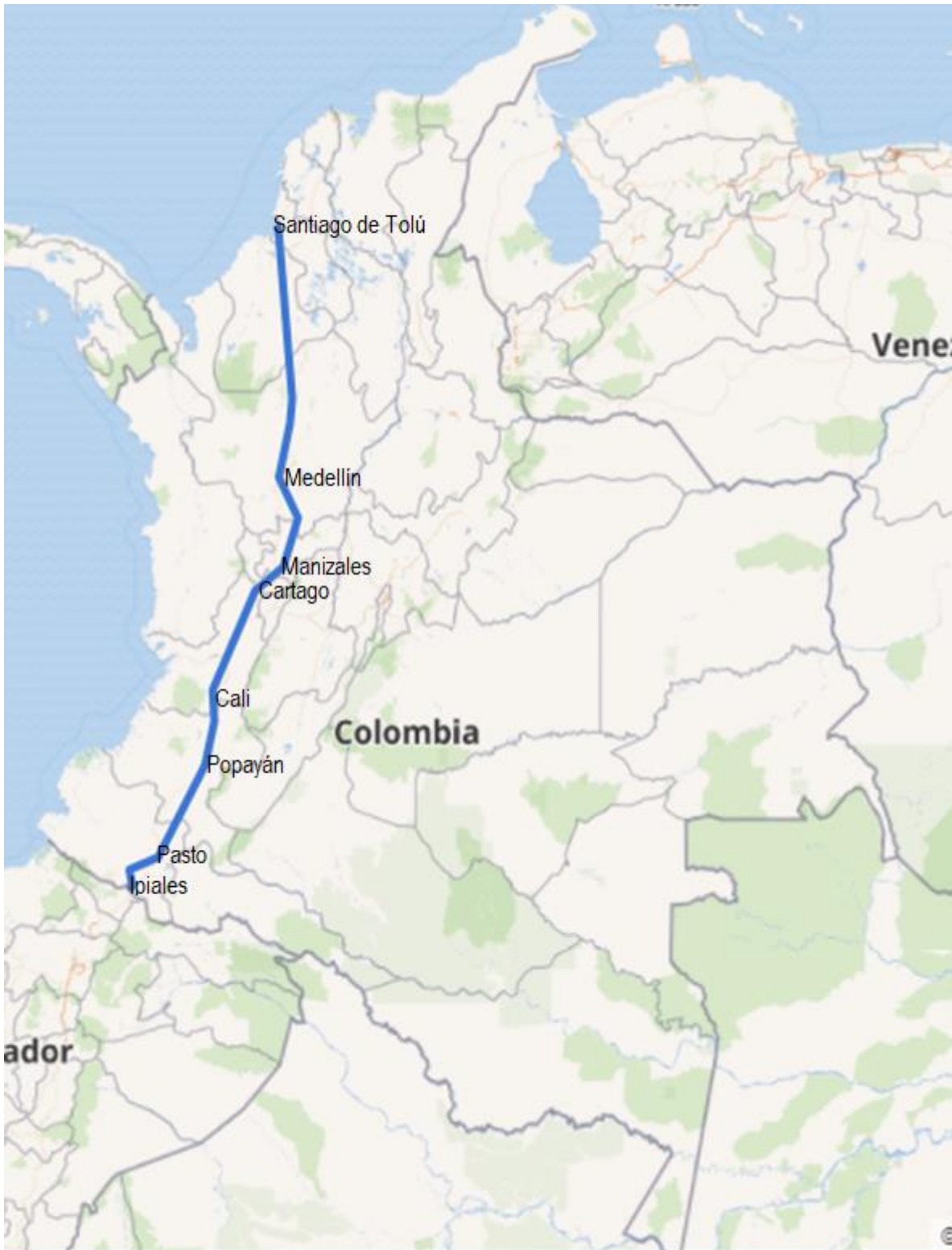
<sup>47</sup> Delimiro Moreno. "Un siglo de comunicaciones y transportes en Colombia," en Nueva Historia de Colombia, Vol. IX. Dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Editorial Planeta, 1998), 154.

<sup>48</sup> Alejandro Restrepo, "Regulación y fomento a la industrialización por la Asamblea Departamental de Antioquia. Aspectos de un proceso, 1890-1930" (tesis de historiador, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, 2013), 66-73.

en el trayecto de Puerto Cesar en el Golfo de Urabá, hasta Quibdó”, autorizando “a cualquier empresa extranjera o nacional, y a cualquier persona que quiera llevar vapores adecuados para esta navegación”<sup>49</sup>. Pese a los esfuerzos de la Asamblea Departamental de Antioquia por integrar territorialmente al departamento por diferentes medios, finalmente y tal vez obedeciendo a la oferta del mundo exterior con la creación del motor de explosión y de automóviles, a comienzos del siglo XX se comenzó la construcción de la carretera al mar, sobre la cual se tratará extensamente más adelante. Los ferrocarriles como comienzo de las vías de comunicación en Colombia juegan un papel importante pero no serán tratados a fondo en el presente trabajo, pues se concentrará en el desarrollo y construcción de las vías de comunicación terrestres como carreteras, caminos carreteables y caminos de herradura.

---

<sup>49</sup> Alejandro Restrepo, "Regulación y fomento a la industrialización por la Asamblea Departamental de Antioquia. Aspectos de un proceso, 1890-1930" (tesis de historiador, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, 2013), 75



Mapa de Colombia con el trazado de la Troncal de Occidente. Fuente: Laura Valentina Cardona, “Herramienta MapHub” En: <https://maphub.net/> [Consultada: 01.03.2019]

Antes de reglamentar sobre la Troncal de Occidente ya habían sido construidos algunos kilómetros sobre su recorrido. En enero de 1930 se informó en el periódico *El Colombiano* en un artículo editorial, que la vía estaba en completo olvido y que el dinero que había sido destinado para esta no alcanzaba ni siquiera para el sostenimiento de los pocos kilómetros que hasta el momento habían sido construidos y que no funcionaban. Se agrega además en el mismo diario que la vía era de vital importancia para el Departamento de Antioquia por ser herramienta primordial para el desarrollo regional, conectándolo con el centro del país. “Es preciso que Antioquia despierte de este letargo y salga de la conformidad, se solidarice con los bolivarenses y siga el ejemplo de Cartagena [,] que ya se comenzaron a quejar por medio de telegramas.”<sup>50</sup> Si bien el artículo editorial de *El Colombiano* da una pista de que la construcción de la vía había comenzado desde antes de su reglamentación, en 1931 con la Ley 88, no ha sido posible determinar en qué año exactamente se da inicio a la obra, tal vez gracias a que la construcción de algunos sectores que posteriormente formarían parte de la Troncal se hizo de manera más o menos autónoma por parte de los territorios que buscaban comunicarse con el exterior y/o interior del país y a que “a comienzos del siglo XX, los primeros caminos se construyeron siguiendo los mismos senderos que abrieron los colonizadores, sin hacer estudios técnicos que permitieran establecer si esas vías eran adecuadas para construir la red de carreteras del país.”<sup>51</sup>

De ahí en más, la construcción de la Troncal de Occidente se hizo de manera más o menos juiciosa. Así, en 1937 en el Senado se impulsaban proyectos sobre la pavimentación de varios sectores de la carretera de Popayán a Pasto.<sup>52</sup> Años más tarde, en 1939 se decretó otra ley propuesta por los ministros de hacienda, Carlos Lleras Restrepo y de obras públicas, Abel Cruz Santos, para la financiación y terminación de dos carreteras troncales, la del oriente del país que faltaba por construirse entre Ocaña y Santa Marta y debía unir a la Costa Atlántica con el centro de Colombia y la de Occidente, que faltaba entre Puerto Valdivia en Antioquia y Cartagena, misma que debía unir la Costa Atlántica con el sur del país. Las motivaciones para proponer dicha ley obedecieron a que el Plan de Carreteras propuesto por la Ley 88 de

---

<sup>50</sup> Sin firmar, “Troncal de Occidente”, *El Colombiano*, 10 de enero de 1930, Vol. CLXXI, No. 4901, 3.

<sup>51</sup> Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 57.

<sup>52</sup> Agencia Ariel, “Sesión del Senado”, *El Colombiano*, 29 de octubre de 1937, Vol. XXVI, No. 7532, 1.

1931, que fue adicionada posteriormente con otras vías, se desarrolló de manera lenta y desordenada, porque las construcciones se realizaron con recursos ordinarios y pequeñas apropiaciones, con el fin de atender las necesidades en materia de vías de todas las regiones. Esto causó la dispersión de los recursos, el encarecimiento de las construcciones y la prolongación de su terminación por muchos años. De todos modos, para 1939 ya la mayoría de los departamentos contaba con vías de comunicación de carácter nacional que satisfacían sus necesidades primordiales, conectando a las capitales departamentales entre sí y a estas con la capital de la República con excepción de las capitales del Atlántico, de Bolívar y Magdalena, debido a que la Troncal de Oriente, vía de comunicación, aún no había sido concluida en ese sector.

Un claro ejemplo de la dispersión de los recursos es la repartición que se hizo de la indemnización de Panamá por un monto de 25 millones de pesos, los cuales el Congreso de 1923 repartió entre catorce proyectos diferentes. En ese momento el proyecto más favorecido fue el de la ampliación del Ferrocarril del Pacífico con (2.6 millones) que, al llegar hasta Armenia, se esperaba recogiera la cosecha cafetera destinada a la explotación. Así mismo se destinaron 3.5 millones a proyectos que más adelante serían un total fracaso como el Ferrocarril de Puerto Wilches, el de Pasto a Tumaco y el del Carare. A la dispersión de los recursos se le sumaba la ineficiencia y el despilfarro, particularmente durante la administración de Abadía Méndez (1926-1930).<sup>53</sup> Tanto así, que al terminar la presidencia del general Pedro Nel Ospina (1922-1926) las ciudades de Barranquilla, Bogotá y Medellín habían prestado 12,5 millones de pesos para dotarse de servicios públicos, lo que refleja además una desigualdad regional a la hora de beneficiarse de los recursos del Estado. Antioquia por su lado acumulaba el 48% de la deuda, Cundinamarca el 24%, Caldas el 15%, Valle el 8% y Tolima el 5%.<sup>54</sup>

En este sentido y tratando reorganizar a Colombia en lo económico y administrativo, monetario y fiscal después de la Guerra de los Mil Días, se comenzó por subsanar uno de los

---

<sup>53</sup> Germán Colmenares, "Ospina y Abadía: la política en el decenio de los veinte," en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. I. Dir. Álvaro Tirado Mejía. (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 254.

<sup>54</sup> Germán Colmenares, "Ospina y Abadía: la política en el decenio de los veinte," en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. I. Dir. Álvaro Tirado Mejía. (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 255.

problemas que representaba la raíz de todos los demás, la carencia de vías de comunicación, por lo que se buscó desarrollar vías fáciles y baratas para romper las economías cerradas por los diversos centros de producción. Así, el general Ospina en su programa de obras públicas aumentó en cerca de 629 kilómetros de líneas ferroviarias<sup>55</sup>, departamentales y nacionales, y en 392 en las vías carretables, lo que sentó las bases de una industrialización más firme al facilitar el movimiento más rápido, a través de largas distancias, de los productos industriales fabricados en el país.<sup>56</sup> Con el incremento en la cobertura vial la base industrial del país se fue ampliando durante la década de 1920, sobre todo entre los años 1925 y 1930, periodo considerado como uno de los de más rápido crecimiento económico en toda la historia nacional.<sup>57</sup> Siendo esta una de las razones por las que se considera que en Colombia el siglo XX tuvo un empezar tardío en términos de modernización económica y política, en parte propiciado por los dos últimos gobiernos conservadores cuya política entorpecía los proyectos de modernización económica.<sup>58</sup> En palabras de German Colmenares:

Si tratáramos de establecer una vertiente cronológica que se inclinara definitivamente hacia el siglo XX, deberíamos situarla más bien entre 1920 y 1930 antes que hacia 1900. La imagen se ve reforzada por el hecho que este fue el último decenio de la “hegemonía” conservadora que completaba entonces casi medio siglo de existencia. La estabilidad del régimen conservador, fundada en los valores sociales y culturales y en convenciones del juego político, debería dar paso así a una renovación a lo que podría verse como una recepción tardía del siglo XX.<sup>59</sup>

Si bien el liberalismo político había estado en el poder desde 1853 y se había fortalecido durante las décadas del sesenta y del setenta, perdió su fuerza en la década del ochenta y fue derrotado, no tanto por la inferioridad de sus programas, como por la incapacidad de la nación

---

<sup>55</sup> Las líneas férreas existentes eran utilizadas principalmente para transportar carga a los puertos del río Magdalena. Y aun así eran insignificantes e ineficientes si se compara con las líneas férreas de otras naciones, por ejemplo, Estados Unidos tenía 300.000 kilómetros; Argentina 20.000. James Henderson. “Colombia a fines del siglo XIX,” en: *La modernización en Colombia. Los años de Laureano Gómez, 1889-1965* (Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2006), 15.

<sup>56</sup> Alberto Mayor Mora, “Historia de la industria colombiana, 1886-1930,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. V. Dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 328.

<sup>57</sup> Alberto Mayor Mora, “Historia de la industria colombiana, 1886-1930,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. V. Dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 328.

<sup>58</sup> Germán Colmenares, “Ospina y Abadía: la política en el decenio de los veinte,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. I. Dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 255.

<sup>59</sup> Germán Colmenares, “Ospina y Abadía: la política en el decenio de los veinte,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. I. Dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 243.

colombiana para implementarlos; el país carecía de la infraestructura económica que le permitiera integrarse al mercado mundial, y de la estructura social necesaria para adaptarse a las premisas igualitarias del liberalismo. Los pequeños avances conseguidos durante el mandato del liberalismo desaparecieron con las incesantes guerras civiles. Nada de esto sucedía en Europa, donde el liberalismo triunfó muy temprano en el siglo XIX. Mientras los colombianos mostraban su incapacidad para adoptar las premisas liberales en el siglo XIX a nivel económico, político y social, los europeos fueron más allá del liberalismo. Esto permitió que Europa se desarrollara hacia la modernidad, cosa que no sucedió en Colombia.<sup>60</sup>

Pese al difícil panorama político y económico en julio de 1939 la Troncal de Occidente estaba prácticamente terminada faltando solo por concluir el sector Puerto Valdivia – Cartagena (Cuadro 1), cuya longitud aproximada era de 522 kilómetros, de los cuales estaban en servicio 79, faltando por construirse 433 kilómetros. Con la terminación de aquella vía se proyectaba el incremento del intercambio comercial entre Antioquia y Bolívar, además de hacer más próspera la industria ganadera de este último; quedando de ese modo comunicados los departamentos de Nariño, Cauca, Valle del Cauca, Caldas, Antioquia, Bolívar y Atlántico, por una vía cuya extensión total sumaba 1.900 kilómetros, partiendo de la frontera con el Ecuador y terminando en los puertos de Cartagena y Barranquilla.<sup>61</sup>

En el tercer trimestre del año 1939 el gobierno tenía en operación diferentes frentes de trabajo en la Troncal Occidental. En Antioquia estaba en construcción el sector Valdivia-Puerto Valdivia, y en Bolívar de acuerdo con contratos celebrados entre la nación y este Departamento, se construían los sectores Arjona-San Cayetano y Corozal-Ovejas. Sumado esto a los kilómetros que faltaban por construirse en la Troncal de Oriente, de la cual se hablará más ampliamente en otro capítulo del presente trabajo, faltaban 716 kilómetros para que ambas troncales se encontraran concluidas. Se estimó entonces que el costo por kilómetro era de 10.000 pesos, significando esto que la terminación de los proyectos tendría un costo final de 7.610.000 pesos. No obstante, teniendo en cuenta que había trayectos de menor costo,

---

<sup>60</sup> James Henderson. “Colombia a fines del siglo XIX,” en: *La modernización en Colombia. Los años de Laureano Gómez, 1889-1965* (Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2006), 5.

<sup>61</sup> Corresponsal, “Dos carreteras para unir la costa atlántica al interior”, *El Tiempo*, 27 de julio de 1939, Vol. XXVIII, No. 9997, 1.

se consideró por parte del gobierno nacional que la suma de 6.000.000 pesos y tres años de plazo eran suficientes para la terminación de los proyectos, la Troncal de Occidente y la de Oriente.<sup>62</sup>

Cuadro 1. Estado de la Troncal de Occidente en el Sector Puerto Valdivia, el 1 de julio de 1939

<b>Carretera troncal occidental. Sector Puerto Valdivia.</b>			
	<b>Long. total</b>	<b>Long. const.</b>	<b>Long. Por constr.</b>
<b>Puerto Valdivia-</b>			
<b>Sahagún . . . . .</b>	<b>270</b>	<b>23</b>	<b>247</b>
<b>Sahagún-Corozal . . . . .</b>	<b>62</b>	<b>13</b>	<b>50</b>
<b>Corozal-Cartagena . . . . .</b>	<b>190</b>	<b>44</b>	<b>146</b>
<b>Totales . . . . .</b>	<b>522</b>	<b>79</b>	<b>443</b>

Fuente: Corresponsal, “Dos carreteras para unir la costa atlántica al interior del país”, *El Tiempo*, 27 de julio de 1939, Vol. XXVIII, No. 9997, 1.

Como resultado de la propuesta de ley presentada en julio de 1939 a las Cámaras por los ministros de Hacienda y Obras Públicas, se expidió la Ley 10 de 1939<sup>63</sup>. Que dice así:

El Congreso de Colombia / DECRETA: / Artículo 1º. – Declárase de urgencia nacional la terminación de las carreteras Troncal de Occidente entre Puerto Valdivia, en el departamento de Antioquia, y Cartagena, y de la Troncal de Oriente, entre Cúcuta, Ocaña y Santa Marta. / Artículo 2º. – Ampliase las autorizaciones concedidas al gobierno por la Ley 175 de 1938, en el sentido de incluir entre los objetos de dicha ley la construcción de carreteras de la red nacional y los trabajos preliminares correspondientes, haciéndose extensivas a este fin las demás disposiciones de la ley en referencia. / Artículo 3º. – Esta ley regirá desde su sanción. / Presentado a la consideración de la honorable cámara de representantes,

<sup>62</sup> Corresponsal, “DOS CARRETERA PARA UNIR LA COSTA ATLÁNTICA AL INTERIOR DEL PAÍS”, *El Tiempo*, 27 de julio de 1939, Vol. XXVIII, No. 9997, 1.

<sup>63</sup> (...) Con los recorridos Troncal de Occidente Puerto Valdivia (Antioquia)-Cartagena, Troncal de Oriente Cúcuta-Ocaña-Santa Marta, y Troncal de Oriente La Ceiba (Santander)-Ábrego-Ciénaga-Barranquilla. Andrés López Bermúdez, *Modernización y debate político en Colombia, 1931-1944 Integración y orden en la República Liberal. Del discurso jurídico-político a la construcción de la identidad nacional* (Saarbrücken: Editorial Académica Española, 2012), 87.



por los suscritos, / Carlos Lleras Restrepo, ministro de Hacienda y Crédito Público.

/ Abel Cruz Santos, ministro de Obras Públicas.<sup>64</sup>

La Ley 175 de 1938 fue dictada el 14 de noviembre de 1938 y reglamentaba la pavimentación de los trayectos de las carreteras nacionales que estuvieran sometidas a intensa cantidad de tránsito y que por tanto requerirían mayor duración. Para tal fin se autorizó al gobierno nacional de disponer hasta del 50% del impuesto sobre la gasolina. Además, se dio luz verde para que la ejecución de dichas pavimentaciones pudiera estar a cargo de personas naturales o jurídicas, según conviniera mejor al erario.<sup>65</sup> Dichas disposiciones fueron extendidas a la construcción de carreteras pertenecientes a toda la red vial nacional.

En diciembre del año 1940, se dio al servicio público uno de los sectores más importantes de la Troncal de Occidente, por considerarse asunto de mayor prioridad para el gobierno en el marco del plan vial que se venía adelantando en el país. En la ocasión se construyeron los primeros 17 kilómetros de la carretera entre Sincelejo y Sahagún. El trayecto de esos 17 kilómetros que unieron a Sincelejo con Sampedra fue asfaltado, y constituía parte de un contrato por 50 kilómetros que comunicaría a Sincelejo con Sahagún. Al respecto anotó el periódico *El Tiempo*:

La importancia de esta nueva arteria de servicio público es innegable, toda vez que vienen a vincularse sectores de gran riqueza y a dejarse camino libre para el desarrollo de vastas regiones comprendidas en esa zona del país. La culminación de esta primera etapa de servicio ha sido recibida con beneplácito unánime por toda la ciudadanía, ya que asegura con esta obra un admirable paso de progreso para la región.

(...) la obra estará terminada en su totalidad a principios del mes de febrero próximo.<sup>66</sup>

Fecha que fue cumplida, pues el 26 de marzo de 1941 en el periódico *El Tiempo* se publicó,

---

<sup>64</sup> Corresponsal, “DOS CARRETERA PARA UNIR LA COSTA ATLÁNTICA AL INTERIOR DEL PAÍS”, *El Tiempo*, 27 de julio de 1939, Vol. XXVIII, No. 9997, 1.

<sup>65</sup> República de Colombia, Ministerio de Justicia, Ley 75 de 1938. En: Suin Juriscol, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1653766> [Consultada: 15.01.2019]

<sup>66</sup> Marco Aurelio Arango, “Fue Entregado un Importante Sector de la Vía Troncal”, *El Tiempo*, 10 de diciembre de 1940, Vol. XXX, No. 10494, 1.

a modo de complemento, una noticia titulada: “Asfaltados los primeros cincuenta kilómetros de la carretera a Sincelejo”, y dice así:

Cincuenta kilómetros de la carretera que comunica a Sincelejo y Sahagún, fueron entregados al gobierno departamental de Bolívar el sábado pasado, conforme lo indican las comunicaciones que damos a conocer en seguida y que fueron enviadas al señor Presidente de la República. Las comunicaciones en referencia dicen así: "Sincelejo, 22 de marzo de 1941 Excimo. Sr. Presidente Santos. Bogotá.

Compláceme comunicar Su Excelencia acabamos entregar Gobierno completamente terminados 50 kilómetros carretera asfaltada entre Sincelejo y Sahagún, importante sector troncal Occidente que vinculará Bolívar resto país y que con tanto empeño ha impulsado Gobierno Su Excelencia. Atento, respetuoso saludo.<sup>67</sup>

Para finales de 1941 hubo notables avances en la construcción de los diferentes tramos de las Troncales, en una conferencia de Don Enrique A. de la Rosa, dada en el Club Rotario de la ciudad de Barranquilla el 27 de septiembre de 1941 se dijo que el gobierno había contratado varias casas constructoras para la ejecución de las obras de las vías troncales que comunicarían a la costa con el interior del país, la Troncal Oriental y la Troncal Occidental. En este sentido la Troncal de Occidente tuvo los siguientes avances: “Medellín, Puerto Valdivia, Sahagún, Sincelejo, Carmen de Bolívar, Arjona, Cartagena; Puerto Ospina-Puerto Valdivia, 45 kilómetros con la casa Eduardo Montoya; Puerto Ospina-río San Jorge, 140 kilómetros con la constructora Arango Betancourt; y Carmen de Bolívar-Arjona, 185 kilómetros con Parrish y Co..”<sup>68</sup>

Un año más tarde se dieron prometedoras noticias sobre los progresos de dichas carreteras, según un informe dado por el ingeniero jefe de las carreteras nacionales en el Departamento de Antioquia, el doctor Camilo Ospina, en diciembre de 1942 se estaban adelantando activamente los trabajos de construcción de la Troncal de Occidente con actividad en todos

---

<sup>67</sup> Marco Aurelio Arango, “Asfaltados los primeros cincuenta kilómetros de la carretera a Sincelejo”, *El Tiempo*, 26 de marzo de 1941, Vol. XXXI, No. 10598, 11.

<sup>68</sup> Goenaga, Corresponsal, “DOS GRANDES VÍAS COMUNICARAN A LA COSTA CON EL INTERIOR”, *El Tiempo*, 27 de septiembre de 1941, Vol. XXXI, No. 10780, 10.

los frentes de labor. Faltaba poco para darse al servicio el trayecto entre Puerto Valdivia y Puerto Ospina, con una longitud de 38 kilómetros; desde Puerto Ospina al río San Juan había otro frente de trabajo en un recorrido de 120 kilómetros. Por otro lado, en el departamento de Bolívar el sector de Sahagún al río San Jorge, con longitud de 150 kilómetros, los trabajos se adelantaron satisfactoriamente con gran número de operarios y buena cantidad de maquinaria; y de Sahagún a Sincelejo también se contaba con gran actividad, buscando la pronta terminación de la ruta. No obstante, faltaba por construirse todavía el tramo entre San Francisco y Anserma Nuevo que debía complementar la gran Troncal de Occidente, habiendo que construir los trayectos de San Francisco – Boquerón del Amparo sobre la vía carretable Cartago – Anserma Nuevo – Chocó.<sup>69</sup> Con este ritmo de trabajo se calculó que para finales de 1943 la obra estaría terminada y podría ser entregada al servicio de los transportes, si “el gobierno se ciñe al cumplimiento del contrato y las actividades se multiplican satisfactoriamente.”<sup>70</sup> Es de anotar que uno de los inconvenientes que se presentaron en la construcción de las vías fue la escasez de hierro para las estructuras de los puentes de concreto, por lo que se apeló a la construcción de puentes temporales mientras terminaba la Segunda Guerra Mundial. El desarrollo del conflicto bélico impidió la importación de suficiente metal para abastecer las necesidades del país. No obstante, tal situación no significó un impedimento para el funcionamiento óptimo de las vías, gracias a la construcción de puentes temporales de otros materiales como la madera, que se obtenía de las selvas vecinas a las vías. Ello sin dejar de lado algunos incidentes, por ejemplo, en 1943 cuando estaba próxima la inauguración de la carretera de Cali al mar, los puentes provisionales que se habían construido en los ríos Sabaletas, Tatabro y Aguaicaría, fueron destruidos por el río Anchicayá por una creciente, lo que atrasó la inauguración de la vía en al menos seis meses.<sup>71</sup>

En el segundo trimestre de 1944 aún faltaba el montaje de cuatro puentes colgantes en Puerto Valdivia y Tarazá; y por construirse unos 130 kilómetros de carretera, ubicados un poco más

---

<sup>69</sup> Sin firmar, “A FINES DEL AÑO ENTRANTE ESTARÁ AL SERVICIO LA CARRETERA TRONCAL OCCIDENTE, DICE EL DR. CAMILO OSPINA”, *El Colombiano*, 24 de diciembre de 1942, Vol. XXXI, No. 9349, 2.

<sup>70</sup> Sin firmar, “A FINES DEL AÑO ENTRANTE ESTARÁ AL SERVICIO LA CARRETERA TRONCAL OCCIDENTE, DICE EL DR. CAMILO OSPINA”, *El Colombiano*, 24 de diciembre de 1942, Vol. XXXI, No. 9349, 2.

<sup>71</sup> Banderas, Corresponsal, “La carretera al mar no será inaugurada antes de 6 meses”, *El Tiempo*, 30 de diciembre de 1943, Vol. XXIII, No. 11599, 10.

abajo de Sahagún, en la Troncal de Occidente, cuyo costo se calculaba en unos 3.000.000.00 de pesos. Frente a este particular, manifestaba el doctor Hernán Echavarría Olózaga, ministro de Obras Públicas, que dicho empate de los frentes de trabajo en la obra troncal había sido demorado, en parte debido a la falta de recursos.<sup>72</sup>

Otro de los elementos que retrasó la culminación de la Troncal de Occidente fue el daño que sufrió el puente de La Pintada, sobre el río Cauca, que es considerado aun hoy la puerta que comunica Antioquia con el resto del occidente colombiano. En enero de 1940 dicho puente sufrió un daño con el paso de un automóvil, y aunque fue reparado en el momento, hizo pensar a las autoridades departamentales de obras públicas en la posibilidad de construir otro de mayor resistencia, debido a que el turismo había aumentado considerablemente y era posible que los cables que lo sostenían no tuvieran capacidad para soportarlo.<sup>73</sup> El reemplazo tardó más o menos tres años en ser tramitado, pues no sería sino hasta febrero de 1943 que se hiciera la compra de los materiales a los Estados Unidos por un costo total, con envío al puerto de Buenaventura, de 87.000.00 dólares. Con transporte e instalación se calculó que el puente solo estaría listo en por lo menos dos años más.<sup>74</sup> A mitad del mes de mayo de 1944 llegó el puente a Colombia, con un armazón que pesaba 108.910 kilos, además de 250 toneladas de cemento para empezar la construcción y otros accesorios necesarios. Este puente reemplazó al anterior que se había desplomado dos años atrás, en 1942<sup>75</sup>. Finalmente, después de más de tres años de haberse derribado el antiguo puente, el 25 de septiembre de 1945 se dio paso en el nuevo puente de La Pintada<sup>76</sup>, y el 30 del mismo mes fue inaugurado oficialmente con la asistencia de ministro de obras públicas, Dr. Álvaro Díaz, comisiones de la Cámara de Representantes y funcionarios del gobierno seccional.<sup>77</sup> Con la inauguración del nuevo puente quedó reestablecido el tránsito normal e ininterrumpido en el occidente del

---

<sup>72</sup> Sin firmar, “La carretera de Puerto Valdivia”, *El Colombiano*, 26 de abril de 1944, Vol. XXXIII, No. 9814, 10.

<sup>73</sup> Sin firmar, “El puente de La Pintada presta un servicio completo”, *El Colombiano*, 3 de enero de 1940, Vol. XXVIII, No. 8293, 2.

<sup>74</sup> Muñoz Cano, Corresponsal, “87.000 dólares valdría el nuevo puente que ha de ser instalado en La Pintada”, *El Tiempo*, 4 de febrero de 1943, Vol. XXIII, No. 11272, 10.

<sup>75</sup> Sin firmar, “Ya está en La Pintada el nuevo puente, llegó en el día de ayer”, *El Colombiano*, 20 de mayo de 1944, Vol. XXXIII, No. 9837, 7.

<sup>76</sup> Sin firmar, “Ayer se dio paso por el puente de La Pintada y es falso que una de las torres está seriamente agrietada”, *El Colombiano*, 26 de septiembre de 1945, Vol. XXXIV, No. 10.328, 11.

<sup>77</sup> Sin firmar, “Mañana será inaugurado el puente de La Pintada”, *El Colombiano*, 29 de septiembre de 1945, Vol. XXXIV, No. 10.331, 2.

país, desde la frontera con Ecuador hasta la ciudad de Medellín, o desde Buenaventura hacia la misma ciudad, lo que se consideró como una buena base para poder terminar la carretera Troncal de Occidente.<sup>78</sup>

Por otra parte, en 1946, bajo la presidencia de Lleras Camargo, quien años atrás había sacado adelante la Ley 10 de 1939, que establecía “de urgencia nacional la terminación de las carreteras troncales de Occidente, entre Puerto Valdivia (Antioquia) y Cartagena, y de Oriente, entre Cúcuta, Ocaña y Santa Marta, y entre los sectores La Ceiba (Santander) y Abrego y Ciénaga, a la margen derecha del río Magdalena, frente a Barranquilla”<sup>79</sup>, se expidió la Ley 17 de 1945, que buscaba continuar con la construcción de las vías que tenían carácter nacional. Para la carretera Troncal Occidental se destinaron los siguientes fondos para los respectivos sectores: ampliación Pasto - Popayán 300.000 pesos; Sahagún - río San Jorge 350.000 pesos; Carmen - San Juan 350.000 pesos.<sup>80</sup>

Como se dijo anteriormente la Ley 88 de 1931 fue adicionada en múltiples ocasiones, por ejemplo con el caso del proyecto de ley que se llevó a cabo en agosto de 1943 por parte de los representantes de la Cámara Sigifredo Gil Hernández, Juan de J. Peláez y J. Antonio Rico, con el que se proponía incorporar a la red nacional de carreteras la vía comprendida entre la población de Anzá y la Ciudad de Antioquia, en dicho proyecto de ley se dispuso que el trazado y la construcción debían seguir las especificaciones adoptadas para la línea del Ferrocarril Troncal de Occidente, con excepción del afirmado, el cual se haría de acuerdo con las normas usadas en las vías sencillas. Para la realización de la obra se presupuestaba la suma de 400.000 pesos. Las primeras consideraciones sobre la comunicación de estas dos poblaciones habían girado en torno a la construcción de una vía férrea, pero debido a la imposibilidad en el momento para obtener los elementos necesarios, se optó por la construcción de una carretera con especificaciones para vía troncal, menos el respectivo afirmado. Con esta construcción se proyectaba el desarrollo agrícola e industrial de la región,

---

<sup>78</sup> Sin firmar, “El puente de La Pintada”, *El Espectador*, 2 de octubre de 1945, Vol. LVIII, No. 11183, 4.

<sup>79</sup> República de Colombia, Ministerio de Justicia, Ley 10 de 1946. En: Suin Juriscol, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1566263> [Consultada: 20.02.2019]

<sup>80</sup> Sin firmar, “Fue Aprobado el Plan de Carreteras”, *El Tiempo*, 19 de enero de 1946, Vol. XXXV, No. 12344, 1.

gracias a que conectaba la vía troncal con la carretera al mar en la Ciudad de Antioquia, además se consideraba que la vía era un avance para la Troncal de Occidente.<sup>81</sup>

Unos meses más tarde seguía la discusión sobre la vía que comunicaría a Urrao y Anzá con la Ciudad de Antioquia, la Vía al Mar y Medellín. Se pensaba de vital importancia la construcción de esta carretera porque se consideraba que el Ferrocarril de Occidente, que entonces se proyectaba, seguiría la orilla del Cauca, pero no lograría comunicar estas dos poblaciones con Medellín, que era el principal foco comercial. El intercambio entre diferentes municipios no se pensaba como el mejor mercado gracias a que practicaban básicamente la agricultura, y era por ello que se prefería privilegiar a Medellín que era foco de comercio, donde se podían conseguir productos manufacturados. La situación geográfica de Anzá y de Urrao dejaba su comunicación con Medellín en manos de una vía carretable que saliendo de Urrao llegara a Anzá y de allí por el río Cauca se hiciera comunicación con Ebéjico, donde estaría prácticamente completa la comunicación con la vía al mar, ya que Ebéjico se encontraba unido con la carretera al mar por una vía cuyo estado permitía el tránsito de vehículos automotores. La agricultura y todas las labores ligadas al campo significaban un medio de subsistencia para estas poblaciones, pero se deseaba que los campos fueran por el camino de la agricultura industrial y para ello era menester recurrir a vías de comunicación, que permitieran a sus moradores expender sus frutos en mercados más vastos.<sup>82</sup>

### ***Vías complementarias***

Las vías de comunicación, independientemente de su naturaleza o categoría, primera, segunda o tercera, no pueden ser construidas o permanecer de manera lineal ya que los asentamientos, ciudades o pueblos no están dispuestos de esta manera. Así pues, si bien la Troncal de Occidente fue diseñada de manera más o menos lineal, ello no significó que alrededor de su eje no se construyeran ramificaciones que buscaran comunicar otros pueblos y ciudades con la vía principal. Algunas de las ramificaciones más importantes construidas

---

<sup>81</sup> Sin firmar, “Carretera con especificaciones de la vía férrea troncal hasta Antioquia”, *El Espectador*, 24 de agosto de 1943, Vol. LV, No. 10537, 2.

<sup>82</sup> José Guerra, “LA CARRETERA Ebéjico-Anzá-Urrao”, *El Colombiano*, 21 de febrero de 1944, Vol. XXXII, No. 9751, 3.

entre el año 1930 y 1945, fueron: comunicación entre Caldas y Medellín, Carretera al Pacífico, la Carretera de Medellín a Turbo o vía al Mar, la carretera a Antioquia y la de Quibdó-Ciudad Bolívar (Antioquia).

La vía que comunicaba las regiones centrales de Caldas con La Pintada fue una de las más importantes ramificaciones de la Troncal, según el ingeniero Jaime Estrada Duque, quien estuvo encargado de la construcción de la carretera Bocas-La Pintada que enlazaría las regiones de centrales de Caldas con su capital, Manizales, y entre ellas y las del norte con la carretera Troncal de Occidente. Esta vía significaba una apertura comercial entre Antioquia y Caldas, tomaba todas las regiones situadas a mayor altura geográfica que la ciudad de Pereira, por el costado occidental de Caldas y todas las del oriente que no tenían vía subsidiaria. Así, poblaciones como Manizales, Salamina, Aguadas, Filadelfia, Neira, Manzanares, Pácora, Villamaria, Pensilvania, Marulanda, San Francisco, Risaralda, Anserma y otras más quedarían favorecidas por lo corto del trayecto. Esta aumentaría solo a un poco más de 50 kilómetros, en cuanto se diera al servicio la carretera que fue construida por cementos El Cairo, de las Caleras de dicha cementera, que estaban ubicadas en el municipio de Santa Barbara, al empalme sobre La Pintada. Para ese momento los trabajos de construcción de la vía Bocas-La Pintada estaban siendo adelantados satisfactoriamente y se proyectaba su culminación para un año o año y medio más. El contrato tuvo un valor de 280.000.00 pesos con 180 trabajadores. Es de anotar que uno de los factores que retardaron la construcción la vía es la abundancia de obras de mampostería, por la condición topográfica de los terrenos.<sup>83</sup>

La comunicación de Caldas fue objeto de discusión en el tema de las vías nacionales desde principios de la década del 30. En junio de 1930, se hablaba de la construcción de una carretera que comunicara a Ipiales con el río Magdalena, con el fin de fortalecer el comercio y la economía del Departamento. Una de estas obras fue la carretera Ipiales – Líbano – San Lorenzo, que fue decretada por ley nacional. El tramo Líbano – San Lorenzo se consideraba de vital importancia, porque pertenecía a la vía occidental con la que se pensaba comunicar

---

<sup>83</sup> Sin firmar, “La vía Bocas-La Pintada es una de las más importantes de todo el occidente, dice Duque Estrada”, *El Colombiano*, 26 de abril de 1946, Vol. XXXV, No. 10457, 4.

a Bogotá con el Chocó, siendo parte de la “Troncal de la República”<sup>84</sup>, vía que uniría a Ipiales con Cúcuta, carretera nacional que fortalecería el propósito de *unidad nacional*.<sup>85</sup>

Como parte de esta integración de Caldas con el resto del territorio nacional, en 1933 se inauguró la carretera de La Pintada a Riosucio, que comunicaba directamente por automóvil a los departamentos de Caldas y Antioquia, vía que fue construida en su totalidad por la empresa Ferrocarril de Antioquia<sup>86</sup>. En 1936 el departamento de Caldas hizo un contrato por 50.000 pesos para la pavimentación de unas quince cuadras alrededor de la Plaza de Bolívar.<sup>87</sup> en la ciudad de Manizales. Seis años más tarde, en enero 1942, se inició un plan para la pavimentación de 200 kilómetros según un convenio firmado entre el Ministerio de Obras Públicas y la Gobernación de Caldas.<sup>88</sup>

Por su parte, *Carretera al Pacífico* buscaba comunicar a Colombia con el Océano Pacífico, facilitar la confluencia de las rutas mundiales del Pacífico hacia el interior de Colombia. Además, el puerto de Buenaventura, tenía una importancia para la interconexión americana. Su construcción se inició alrededor del año 1927, bajo la presidencia de Miguel Abadía Méndez. La vía se estaba construyendo por Anchicayá cuando en 1931 uno de los ingenieros de las carreteras nacionales informó que la forma en que se estaba construyendo perjudicaba al Ferrocarril del Pacífico (sobre lo que no se tiene claridad), por lo que el Consejo Nacional de vías de comunicación, decidió detener su construcción,<sup>89</sup> dejando por decidir el rumbo específico de la ruta de la carretera al océano Pacífico, circunstancia que ralentizó la tentativa. En agosto de 1933 por medio de la Comisión interparlamentaria de obras públicas, la vía se

---

<sup>84</sup> No se tiene conocimiento exacto de a que vía se refieren, pero se cree que un proyecto de una gran transversal que se tenía pero que termina siendo reemplazada por la Troncal de Oriente que comunico a Bogotá con todo el sur-occidente del país.

<sup>85</sup> Arturo Robledo, “Cuestiones caldenses / Las vías orientales”, *El Tiempo*, 14 de junio de 1930, Vol. XX, No. 6716, 3.

<sup>86</sup> Sin firmar, “Dos carreteras de gran importancia se inaugurarán próximamente en Antioquia”, *El Tiempo*, 01 de septiembre de 1933, Vol. XXIII, No. 7874, 14.

<sup>87</sup> Sin firmar, “Un contrato de cemento por \$50.000 hizo el municipio de Caldas para pavimentación”, *El Colombiano*, 18 de agosto de 1936, 2.

<sup>88</sup> Corresponsal Henao, “200 kilómetros de carretera se van a pavimentar en caldas”, *El Colombiano*, 27 de enero de 1942, Vol. XXX, No. 9024, 4.

<sup>89</sup> Sin firmar, “Cual será la ruta de la carretera al océano pacífico”, *El Tiempo*, 16 de enero de 1931, Vol. XX, No. 6929, 3.



incluyó en el plan nacional de carreteras.<sup>90</sup> Ello implicó que la nación debía dar prioridad en cuanto a intervención e inversión para la pronta terminación de esa carretera. Por eso para 1935 se habían invertido en su construcción (que alcanzaba los 72 kilómetros) 3.034.363.36 pesos.

En ese punto se tenían dos rutas a tomar, la de Anchicayá y la de Dagua; para ambos proyectos se obtuvo el siguiente presupuesto: en la ruta de Anchicayá faltaban 64 kilómetros más una ampliación de 25 kilómetros entre Queremal y El Placer que fueron construidos a media banca<sup>91</sup>, y se tuvo el siguiente presupuesto: para los 64 kilómetros de trabajo faltantes a 1000 pesos cada uno, un total de 36.932.48 pesos; el desmonte de 61 kilómetros a 300 pesos por kilómetro, un costo de 18.300.00 pesos; la construcción de 54 kilómetros a 15.000 pesos cada uno, con total de 960.000.00 pesos; la ampliación del sector el Queremal-El Placer con una inversión de 125.000.00 pesos, 5% 57.851.62 pesos que sumaron 1.214.884.10 pesos como costo total de la construcción de la vía por el camino de Anchicayá. Por otra parte, para los 87 kilómetros faltantes por la ruta de Dagua se presupuestaron las siguientes cifras: trazado 50.205.00 pesos; desmonte a 300 pesos por kilómetro, con costo total de 26.100.00 pesos; la construcción a 15.000 pesos por kilómetro, con valor total de 1.305.000.00 pesos; imprevistos 69.065.45 pesos; dando como inversión total para esta opción 1.450.370.54 pesos. Ello indicó una diferencia total entre ambas rutas de 235.486.44 pesos. Así las cosas, el gobierno nacional debió decidir sobre cual ruta tomar, por lo que se hicieron más estudios y toma de fotografías para adoptar una decisión,<sup>92</sup> finalmente la carretera se construyó por la ruta de Dagua.

En 1938 todavía hacían falta 40 kilómetros para la terminación de la carretera, fecha en la cual se firmó un contrato por 20 kilómetros con la firma Jaramillo Ochoa, empresa constructora que debía entregar la obra en 30 meses. El presidente de la República se comprometió por su parte, a terminar los 20 kilómetros restantes con contratos que se

---

<sup>90</sup> Sin firmar, "Fue aprobado el plan de obras públicas", *El Colombiano*, 13 de septiembre de 1933, Vol. XXII, No. 6117, 1.

<sup>91</sup> Sin firmar, "El Valle trabaja por la carretera al mar", *El Colombiano*, 20 de enero de 1935, Vol. XXIII, No. 6588, 2.

<sup>92</sup> Sin firmar, "Se trabaja conjuntamente por el progreso promisorio", *El Colombiano*, 18 de enero de 1935, Vol. XXIII, No. 6586, 4.

firmarían posteriormente.<sup>93</sup> En 1942 faltaban 10 kilómetros, que fueron construidos en 1943<sup>94</sup>. Finalmente, el 15 de enero de 1944 la vía de Cali al mar fue inaugurada y se pudo realizar el primer viaje en auto entre Cali y Buenaventura, al respecto el periódico *El Colombiano* publicó: “hoy entraron a este puerto los primeros automóviles en viaje directo de Cali a Buenaventura, gastando cuatro horas en el recorrido. El Valle del Cauca ve complacida hoy la vieja aspiración de verse comunicado automoviliariamente con el Océano Pacífico.”<sup>95</sup>



**Construcción sobre roca, carretera al mar, Kilómetro 7.**

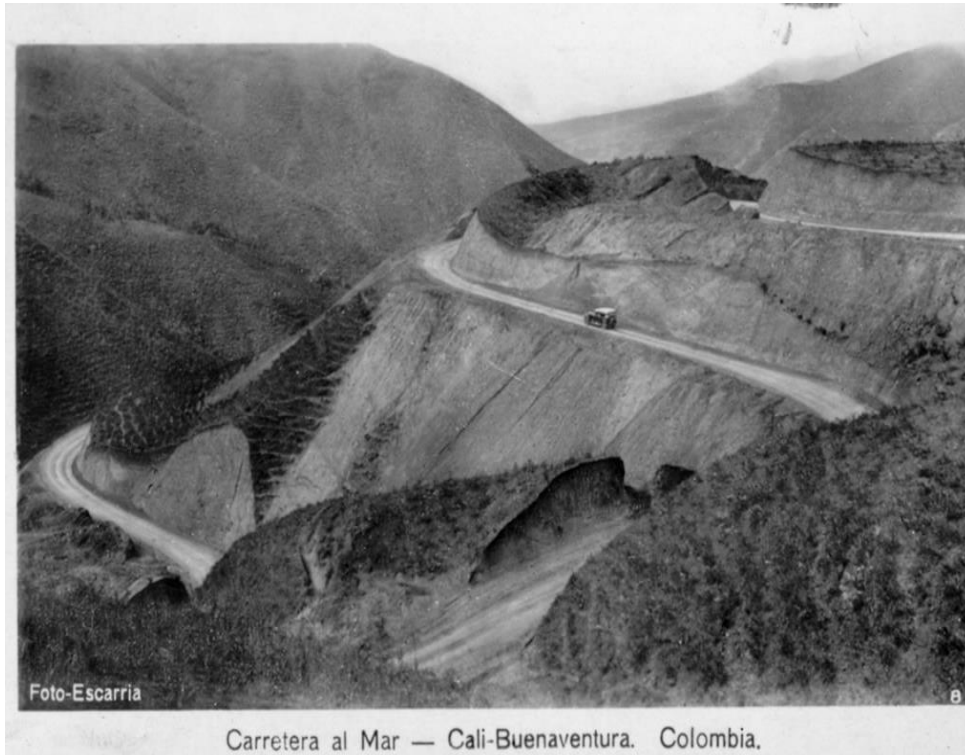
**Año: 1927**

Fuente: Exposición: Modernizaciones en el Valle del Cauca siglo XX, “«Caminos modernos»: Carreteras y puentes departamentales,” Biblioteca departamental del Valle, <http://expovirtuales.bibliovalle.gov.co/project/caminos-modernos-carreteras-y-puentes-departamentales/> [consultada: 21/01/2019].

<sup>93</sup> Sin firmar, “En 30 meses estará terminada la carretera de Cali al mar”, *El Tiempo*, 13 de noviembre de 1938, Vol. XXVII, No. 9746, 2.

<sup>94</sup> Mariano Ramos, gobernador. “Gran balance de Progreso en el Valle al terminar el Año”, *El Espectador*, 31 de diciembre de 1942, Vol. VL, No. 10.340, 3.

<sup>95</sup> Sin firmar, “Inauguraron ayer la carretera Cali-Mar”, *El Colombiano*, 17 de enero de 1944, Vol. XXXII, No. 9716, 1.



**Panorámica de la carretera al Mar, vía Cali-Buenaventura  
Año: 1930**

Fuente: Exposición: Modernizaciones en el Valle del Cauca siglo XX, “«Caminos modernos»: Carreteras y puentes departamentales,” Biblioteca departamental del Valle, <http://expovirtuales.bibliovalle.gov.co/project/caminos-modernos-carreteras-y-puentes-departamentales/> [consultada: 21/01/2019].

Otra carretera muy importante era la de Turbo, que buscaba comunicar a Medellín con el Océano Atlántico. Finalizando el año de 1925 la dirigencia de la Sociedad Antioqueña tuvo la idea de construir una carretera al mar, que uniera a la ciudad de Medellín con Urabá. Un proyecto que pretendía dar continuidad a los propósitos modernizadores propios de la época. La idea se difundió rápidamente por medio de efusivas propagandas radiales y cartelones en plazas, teatros, almacenes, casas de familia, oficinas públicas y clubes sociales de la capital regional.

“...la mañana de aquel 8 de marzo [1926] la ciudad había sido empapelada con infinidad de cartelones en los cuales se invitaba a la ciudadanía a asistir a la

grandiosa manifestación cuyo objetivo primordial era el de insistir ante la asamblea para que estudiara una ordenanza sobre la construcción de la carretera al mar”.<sup>96</sup>

El eco de la iniciativa fue grande, como era lógico, en la diputación departamental, organismo que en marzo de 1926 sancionó la Ordenanza que dispuso la construcción de la vía en cuestión. En los artículos iniciales de dicha disposición legal se establece:

“Decrétese el estudio y la construcción de una carretera con su correspondiente puerto terminal, de Medellín al punto que los estudios indiquen como más conveniente en el Golfo de Urabá o sus cercanías. Declarase la obra de utilidad pública para los efectos legales consiguientes. Instituyese una Junta denominada De La Carretera al Mar, compuesta del Gobernador del Departamento, quién la presidirá, y de cuatro ciudadanos que éste elegirá por períodos de dos años. La Gobernación, de acuerdo con la Junta de la Carretera al Mar, procederá a establecer trabajos de construcción entre Medellín y Dabeiba. Mientras esos trabajos avanzan, estudiará por medio de una Comisión de Ingenieros, de que será jefe un técnico extranjero o nacional de reconocida competencia en estas materias, el Golfo de Urabá y sus proximidades, inclusive las bocas del Atrato, con el fin de elegir el punto más conveniente para puerto y presupuestar la construcción de éste con su equipo, calculado todo, si es posible, para que en cualquier tiempo puedan atracar barcos de ocho mil toneladas. Estudiará también, por medio de Comisiones de Ingenieros, la ruta y costo de Medellín al puerto escogido”.<sup>97</sup>

Según James Parsons, la idea de construir una carretera al mar surgió tras el padecimiento que le causó una sequía del río Magdalena al transporte durante los veranos de 1924 y 1925, situación que mantuvo suspendido durante meses el tráfico comercial con el interior del país. En ese momento se levantaron algunas voces sosteniendo lo “impráctico y menos necesario” que resultaba la construcción del ferrocarril (ya se ha anotado en páginas previas como dicho proyecto coincidió justamente con el declive del transporte ferroviario a nivel mundial, debido al auge del transporte automotor). Era el tiempo entonces, según argumentaron ciertos

---

<sup>96</sup> Alejandro Restrepo, "Regulación y fomento a la industrialización por la Asamblea Departamental de Antioquia. Aspectos de un proceso, 1890-1930" (tesis de historiador, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, 2013), 77.

<sup>97</sup> Alejandro Restrepo, "Regulación y fomento a la industrialización por la Asamblea Departamental de Antioquia. Aspectos de un proceso, 1890-1930" (tesis de historiador, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, 2013), 77.

sectores, de proyectar la región en grande construyendo “una carretera al mar para vehículos automotores”.<sup>98</sup>

El primer impulso de la carretera se dio entre 1926 y 1929 con algunos aportes del gobierno nacional, pero, fundamentalmente, gracias a una emisión y venta de bonos para cubrir el empréstito contratado por el Departamento de Antioquia por un monto de \$12.350.000 millones, que se firmó en 1927 expresamente para la construcción de la carretera al mar y algunos caminos complementarios. El contrato fue pactado por la administración departamental con agentes fiscales y banqueros norteamericanos del International Acceptance Bank Bank inc., y Guaranty Trust Company Of New York, así como con la International Acceptance Securities & Trust Company.<sup>99</sup> El interés de los partidarios y élites antioqueñas en la construcción de la carretera al mar se basó en las grandes posibilidades que representaba el Urabá para el cultivo de algodón, especialmente en la zona de Dabeiba, lo que se ve fundamentado en una de las discusiones de la Asamblea Departamental cuando se propuso “fomentar el cultivo del algodón en Urabá para abastecer el consumo interno y poderlo exportar”.<sup>100</sup>

Alrededor de 1928 don Gonzalo Mejía, cuñado del gobernador de Antioquia, Camilo C. Gonzalo, propuso e impulsó de manera fehaciente la construcción de una carretera entre Medellín y el golfo de Urabá, aun cuando la conexión vial con Manizales, Cali y Bogotá no existía. La vía al mar era justificable porque a partir de Gonzalo había únicamente selva tropical impenetrable y se contemplaba la explotación económica del occidente del Departamento y la zona de Urabá mediante su respectiva colonización e incorporación productiva. Para efectos comerciales en importaciones ya Gonzalo estaba respaldada por el

---

<sup>98</sup> Alejandro Restrepo, "Regulación y fomento a la industrialización por la Asamblea Departamental de Antioquia. Aspectos de un proceso, 1890-1930" (tesis de historiador, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, 2013), 77.

<sup>99</sup> Alejandro Restrepo, "Regulación y fomento a la industrialización por la Asamblea Departamental de Antioquia. Aspectos de un proceso, 1890-1930" (tesis de historiador, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, 2013), 78.

<sup>100</sup> Alejandro Restrepo, "Regulación y fomento a la industrialización por la Asamblea Departamental de Antioquia. Aspectos de un proceso, 1890-1930" (tesis de historiador, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, 2013), 80.

Ferrocarril, que estaba recién terminado.<sup>101</sup> Con ello y todo, Don Gonzalo movilizó la opinión pública, los periódicos y apeló al sentimiento regionalista buscando apoyo para la construcción de dicha vía.<sup>102</sup> Al respecto se expresaba así:

No se trataba de tener una carretera más. El pueblo antioqueño necesitaba una nueva frontera para darle un destino a los grupos sociales más desposeídos. La colonización del sur, de los departamentos del Viejo Caldas y el norte del Valle, se había completado. El cultivo y la industria del café estaban establecidos y organizados. No había entonces nada para colonizar hacia el sur, pero Urabá presentaba la solución perfecta. Una región rica para la agricultura y la ganadería, con la posibilidad de un gran puerto marítimo conectado con Medellín y de futuros pueblos importantes a lo largo de la carretera.<sup>103</sup>

El sentimiento regionalista fue heredado del siglo XIX, imponiéndose a menudo en los años veinte, aun sobre las directrices políticas de los partidos,<sup>104</sup> buscando obtener ventajas dentro del conjunto en un sistema constitucional y fuertemente centralizados, de ahí que la conducción política se polarizara en “oriente” y “occidente” insinuándose entre Bogotá y Medellín, principalmente, y definiéndose entre grandes bloques que aspiraban a un desarrollo económico que fue auspiciado por iniciativas del Estado con la “liga costeña”, la “liga oriental” y las regiones del Cauca y Antioquia.<sup>105</sup> German Colmenares nos dice al respecto que:

---

<sup>101</sup> Lo que fue posible gracias a la terminación del túnel de La Quebra, el 7 de agosto de 1929. El túnel de La Quebra buscó dar solución al principal problema de la región antioqueña que era el desembotellamiento de su economía minera, cafetera e industrial, mediante unas vías de transporte rápidas y baratas hacia el río Magdalena, el mar Atlántico y el exterior, el obstáculo para dar solución a ese problema era la unificación ferroviaria de Medellín con Puerto Berrío, a la que se interponía la formidable barrera natural de La Quebra. Alberto Mayor Mora, “Túnel de La Quebra,” *Credencial Historia 116* (agosto 1999): 104. <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-116/tunel-de-la-quebra> [Consultada: 26.02.2019].

<sup>102</sup> José Alvear Sanín, *Desarrollo del Transporte en Colombia 1492-2007* <https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/Historia>, [consultada: 18.01.2018], 452.

<sup>103</sup> Instituto de Estudios Regionales de la Universidad de Antioquia –INER-. <http://www.viztaz.com.co/usvm/paginas/carremar.html>, [consultada: 21.01.2019].

<sup>104</sup> Germán Colmenares, “Ospina y Abadía: la política en el decenio de los veinte,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. I. Dir. Álvaro Tirado Mejía. (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 246.

<sup>105</sup> Germán Colmenares, “Ospina y Abadía: la política en el decenio de los veinte,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. I. Dir. Álvaro Tirado Mejía. (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 247.

Durante las campañas políticas de 1921-1922 y 1925-1926, cuando estaba en juego el reparto de recursos nacionales para la construcción de ferrocarriles, el tema regional se sobrepuso en buena parte a la contienda partidista más tradicional. La región oriental (Santanderes, Boyacá), cuyo crecimiento se iba distanciando a ojos vistas del occidente colombiano, alimentaba resentimientos que afloraban fácilmente. Esto explica por qué, en 1927, Laureano Gómez denunciaba la presencia de un monstruo financiero, el llamado “Leviatán”, en el que intereses antioqueños conspiraban con capitales extranjeros para apoderarse del país.<sup>106</sup>

La disgregación regional fue un proceso tan propio del siglo XIX que socavó primero en el proyecto bolivariano de la Gran Colombia y después en el muy endeble Estado Colombiano que logró la unificación política por la vía reaccionaria ya en el siglo XX, aun cuando el proyecto centralizador se inauguró y desarrolló parcialmente durante los dos últimos decenios del siglo XIX, una vez comenzada la hegemonía conservadora. Bajo esa unificación política se conformaron las bases para el mercado interno y la conformación de la nación colombiana, antes de eso existían regiones con tenues relaciones comerciales y económicas entre sí, que eran obstaculizadas por aduanas y pontazgos internos, con una importante diversidad de regímenes jurídicos, políticos, comerciales, tributarios y además con ejércitos propios, que hacía difícil hablar de una nación como tal. Durante la segunda parte del siglo XIX no se podía hablar siquiera de un centro de poder que aglutinara las regiones y dirimiera las contradicciones entre ellas, siendo frecuentes las amenazas de secesión de varios estados soberanos, como finalmente ocurrió con el Estado de Panamá en 1903, apoyada por el imperialismo norteamericano,<sup>107</sup> por la cual Colombia recibió una importante suma como compensación, que sirvió para subsanar necesidades básicas del Estado, acontecimiento que fue conocido como *La Danza de los Millones*, explicado en páginas anteriores.

El proyecto de la carretera al mar encontró oposición en el ministro de obras, el doctor Rafael Escallón, quien considero la propuesta como inconsulta y apresurada. No obstante y gracias a su influencia y con ayuda de su cuñado quien además era designado a la presidencia por el entonces presidente Miguel Abadía Méndez, Don Colombia Mejía consiguió todo el apoyo

---

<sup>106</sup> Germán Colmenares, “Ospina y Abadía: la política en el decenio de los veinte,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. I. Dir. Álvaro Tirado Mejía. (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 247.

<sup>107</sup> Salomón Kalmanovitz, “El régimen agrario durante el siglo XIX en Colombia,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. II. Dir. Álvaro Tirado Mejía. (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 102.

que necesitaba y para 1929 ya se habían construido 140 kilómetros de carretera llegando más o menos hasta Colombia, en lo que se gastaron alrededor de 7'685.832.59 de pesos, con un costo por kilómetro de 54.898 pesos, sobrepasando de ese modo el costo implicado por la construcción de una vía férrea para ferrocarriles.<sup>108</sup> Después de eso la construcción de la carretera al mar tendría que enfrentar muchas dificultades como la Crisis económica mundial de 1929 y la poca prioridad que al proyecto se le otorgó durante el primer gobierno de Colombia López Colombia (1934-1938), quien argumentó que para Colombia lo verdaderamente urgente y conveniente era mejorar el acceso de sus productos al mercado nacional en vez de un acceso al Mar Caribe. El proyecto implicaba de hecho la construcción de un puerto en Necoclí, lo que significaba que Colombia tendría que sostener cuatro puertos sobre el Mar caribe, en una extensión costera de solo 470 kilómetros.<sup>109</sup>

A inicios de 1930 a la Carretera al mar le faltaban por construir 287 kilómetros, divididos de la siguiente manera: 113 kilómetros en terreno de mala topografía entre Antioquia y el río Tasidó, y 165 kilómetros, más fáciles de construir, entre este río y Necoclí. Los primeros 165 kilómetros se podían abrir y poner en operación desde el mar hacia el interior, recurriendo a contratos parciales con un costo de 20.000.00 pesos por kilómetro, con 5 metros de ancho en piso consolidado, empleando materiales de la región ya fuera grava o cascajo, para un tráfico de 300 vehículos diarios. Con respecto a los puentes, se planteó hacerlos de madera y aptos para soportar vehículos de 7 toneladas de peso. El otro trayecto se podía construir a 32.000.00 pesos por kilómetro, y su construcción podría realizarse de la siguiente manera: 5 metros de ancho, para 300 vehículos diarios, curvas de 20 metros de radio y pendiente del 5%. Para la construcción de toda esta vía, la nación debía dar al Departamento de Antioquia 7.000.000.00 de pesos que subvencionaban el costo de 300 kilómetros (6.000.000.00 pesos) y del puerto (1.000.000.00 pesos), tomando como base que cada kilómetro construido costaría 20.000.00 pesos<sup>110</sup> En mayo del mismo año, Gonzalo Mejía, impulsor de esta obra, firmó un contrato preliminar en Nueva York con The International Manhattan State Corporation y otros

---

<sup>108</sup> José Alvear Sanín, *Desarrollo del Transporte en Colombia 1492-2007* <https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/Historia> [Consultada: 18.01.2018.], 452.

<sup>109</sup> Corresponsal, “La opinión del M. de Obras sobre vía al mar. Grande agitación en Antioquia”, *El Tiempo*, 04 de agosto de 1930, Vol. XX, No. 6766, 1.

<sup>110</sup> Sin firmar, “Carretera al mar”, *El Colombiano*, 27 de marzo de 1930, Vol. CLXXIII, No. 49666, 3.



banqueros, en el que éstos se comprometían a financiar la carretera una vez los ingenieros delegados dieran su visto bueno, acerca de los planos de la obra y los kilómetros ya construidos.<sup>111</sup> Los términos del contrato preliminar establecieron que en el curso de cinco meses los banqueros debían informar su decisión y las cláusulas del contrato final.<sup>112</sup> No hay registro de que decisión se tomó, sin embargo la carretera siguió en construcción.

El 20 de julio de 1933 se inauguraron los primeros kilómetros totalmente terminados de la Carretera al mar<sup>113</sup>, hasta el parque principal de Cañasgordas. Sobre un total de cuatrocientos kilómetros, en marzo de ese año se dieron al servicio 150. Los 250 kilómetros restantes se repartieron de la siguiente manera: de Cañasgordas a Rubleón 15 kilómetros, que se consideraban de sencilla construcción, porque se podía aprovechar gran parte de un camino de herradura preexistente; de Rubleón a Uramita 18 kilómetros, en donde la vía ya estaba construida y solo faltaba el 30% de las obras de arte y el afirmado; de Uramita a Dabeiba 25 kilómetros, de Dabeiba a Pavarandocito 73 kilómetros, en los cuales se movieron en el marco de la construcción durante tres años tractores de cuatro toneladas, de manera que solo bastaba la apertura de tres variantes y la construcción de algunos puentes para que este sector estuviera terminado. De Pavarandocito a Turbo había 84 kilómetros, pero no había impedimentos que requiriesen movimientos de tierra, por tratarse de una llanura cuyo desmonte se realizó durante la administración de Camilo C. Restrepo; lo mismo que entre Turbo y Necoclí, distantes entre sí 35 kilómetros.<sup>114</sup>

Como sucedió con muchas otras vías en el territorio nacional, la Vía al mar también se construyó por secciones, obedeciendo a las peticiones de diferentes poblaciones, por ejemplo, la sección de Yarumal-Puerto Yarumal atendió una constante solicitud de los pobladores de Yarumal, quienes emplearon argumentos como:

---

<sup>111</sup> Corresponsal, “Un contrato preliminar se hizo una carretera al mar, dice Gonzalo Mejía”, *El Tiempo*, 29 de mayo de 1930, Vol. XX, No. 6700, 6.

<sup>112</sup> Sin firmar, “El entusiasmo por la firma del contrato preliminar de construcción”, *El Tiempo*, 01 julio de 1930, Vol. XX, No. 6733, 6.

<sup>113</sup> Sin firmar, “El 20 de julio se inaugurarán dos obras trascendentales. La carretera hasta Cañasgordas y la de Manizales-Riosucio”, *El Colombiano*, 18 de julio de 1933, Vol. XXII, No. 6060, 2.

<sup>114</sup> Corresponsal, “Se dará al servicio una gran parte de la carretera al mar”, *El Tiempo*, 26 de febrero de 1933, Vol. XXIII, No. 7690, 6.

La carretera Yarumal-Puerto Valdivia es una obra de más trascendencia nacional que regional. Sin exceso de optimismo o ánimo proclive de menguarle importancia a otras obras de su categoría, afirmábamos alguna vez que esta vía es por sus condiciones de fácil combinación terrestre y fluvial hasta situarnos en el litoral Atlántico la única carretera al mar posible en que puede pensar el departamento.<sup>115</sup>

Tal postura obedeció a que los pobladores consideraban, genuinamente, la construcción de esta vía como la unificación de vastos territorios todavía deshabitados, los centros de comercio y administración.

Las secciones de la carretera entre Sonsón-La Dorada y Cañasgordas-Dabeiba fueron muy importantes en aquella época. La primera era el eslabón de la Carretera al mar que uniría al centro de la República con el golfo de Urabá. Se proyectó que la construcción de 120 kilómetros del trayecto faltante entre Sonsón y La Dorada enlazarían la Carretera al mar con la gran Carretera internacional bolivariana, que después se conocería como la Troncal Central, que iría de Ecuador hasta Venezuela pasando por el centro de Dabeiba, e igualmente quedaría conectada con la Carretera panamericana, de la cual la Carretera al mar formaría parte relevante.<sup>116</sup> Y la segunda, Dabeiba-Dabeiba, fue un proyecto presentado por el diputado Juan Zuleta Ferrer y fue aprobado en abril de 1934, por medio del cual se autorizó a la Junta Directiva del Ferrocarril de Dabeiba para que, en contrato con el gobierno nacional, terminara la Vía al mar en el sector entre estas dos poblaciones, Cañasgordas y Dabeiba.<sup>117</sup>

Para el año 1935 de acuerdo con el contrato de financiación hecho entre el Departamento de Antioquia y el gobierno nacional por la suma de 420.000 pesos, se pudieron construir las carreteras de Antioquia-Cañasgordas y la de Yarumal a Ventanas, o sea 30 kilómetros más allá de Yarumal. De Ventanas a Puerto Valdivia hay 22 kilómetros, de los cuales ya 8 habían sido terminados para el momento. La distancia entre Puerto Valdivia y Cáceres es de 50 kilómetros que podían considerarse casi terminados, teniendo en cuenta la banca construida

---

<sup>115</sup> José Mejía Mejía, “Yarumal-Puerto Valdivia: una vía al mar”, *El Colombiano*, 30 de julio de 1933, Vol. XXII, No. 6072, 3.

<sup>116</sup> Sin firmar, “carretera Sonsón-La Dorada”, *El Colombiano*, 06 de agosto de 1933, Vol. XXII, No.6079, 2.

<sup>117</sup> Ariel, corresponsal, “La asamblea autoriza construir el sector Dabeiba-Cañasgordas”, *El Colombiano*, 07 de abril de 1934, Vol. XXIII, No. 6310, 1.

por el Ferrocarril troncal hasta Puerto Ospina. Una vez terminada la carretera hasta Puerto Ospina o Cáceres, Antioquia quedaría unida con Bolívar, esto daría solución a los problemas de comercio que se presentaban en las sequías del río Magdalena, pues por allí se podrían transportar las mercancías desde la Costa Atlántica, gracias a que el río Cauca era navegable hasta Cáceres durante todo el año. La vía facilitaría el transporte de unas 4.000 cabezas de ganado para Antioquia mensualmente, además uniría a Antioquia con las zonas del San Jorge, el Sinú y las sabanas de Bolívar.

De Medellín a Cañasgordas había construidos en marzo de 1935, 150 kilómetros, con un ancho mínimo de 5 metros; de Dabeiba a Rubicón 13 kilómetros cuya construcción costó 48.000 pesos; de Rubicón a Dabeiba había aproximadamente 16 kilómetros, de los cuales la explanación ya se encontraba muy adelantada; de Uramita a Dabeiba había unos 30 kilómetros, y pocos faltaban por construirse, además de dos puentes.<sup>118</sup>

Finalmente, en 1937 la construcción de la Vía al mar llegó a un lugar cercano a Uramita, en el kilómetro 22 de dicha construcción, dejando así más cerca la conclusión del sector Cañasgordas-Dabeiba. Una vez en este punto, se calculaba que en mes y medio la obra llegaría a Uramita, lugar que quedaba a solo 30 kilómetros de Dabeiba, y luego de ahí se prolongaría hasta Necoclí.<sup>119</sup> Para terminar rápidamente el sector de Uramita a Dabeiba se contrataron unos 250 hombres como personal para la obra.<sup>120</sup> Para principios de 1938, la carretera estaba construida hasta muy cerca de Dabeiba, y se proyectaba que para marzo de ese año, fuera ya posible el tránsito directo entre Medellín y Dabeiba. De ese modo, la longitud construida era de aproximadamente 200 kilómetros. De Dabeiba al plano de Urabá en Pavarandocito, puerto sobre el río Sucio, existía una separación de alrededor de 70 kilómetros y de allí a Turbo, había otros 100. Los primeros 20 kilómetros de Dabeiba hacia el norte eran los más difíciles y costosos, porque su función era atravesar el último cordón de la cordillera que el río Sucio ha cortado, formando paredones de roca muy dura. En ese

---

<sup>118</sup> Corresponsal, “Últimamente han tenido notables adelantos las principales carreteras”, *El Tiempo*, 28 de marzo de 1935, Vol. XXV, No. 8440, 8.

<sup>119</sup> Cronio, Corresponsal, “La carretera al mar está muy cerca de Dabeiba”, *El Tiempo*, 27 de febrero 1937, Vol. XXVII, No. 9122, 6.

<sup>120</sup> Sin firmar, “Noticia importante se da sobre trabajos en la carretera al mar”, *El Colombiano*, 04 de noviembre de 1937, Vol. XXVI, No. 7538, 4.

momento, inicios de 1938, se proyectaba que la obra se terminaría en cuatro años más, y que no era posible hacerla en menos tiempo debido a la falta de recursos y a los prolongados inviernos.<sup>121</sup> De todas maneras, el primer viaje ininterrumpido entre Medellín y Dabeiba se realizó el 31 de marzo de 1938, llegando a la plaza de dicha población el primer automóvil desde Medellín.<sup>122</sup> Con un costo parcial de 600.000 pesos.<sup>123</sup>

De manera complementaria, se construyeron las vías Ebéjico - Carretera al mar, cuyos primeros 15 kilómetros fueron terminados a mediados del año 1942, quedando por construirse 11 kilómetros restantes, que serían construidos por administración directa de la Dirección general de caminos<sup>124</sup>. Finalmente fue terminada y entregada a inicios de 1944, con una extensión total de 23 kilómetros<sup>125</sup>. Entre tanto, la vía San Pedro - Carretera al mar, se estaba trabajando para convertir en carretable un camino que unía a Medellín con San Pedro. El camino en cuestión contaba con 29 kilómetros, de los cuales se habían construidos 7, de Medellín hacia San Pedro, y 3 de San Pedro hacia Medellín y Frontino-Carretera al mar. Al respecto se hicieron varios estudios y se optó por el que realizó el ingeniero Carlos Vallejo por cuenta del Ferrocarril de Antioquia, terminando en el sitio de Rubicón, con una longitud de 10 kilómetros, de los cuales para el año 1940 ya había 5 construidos<sup>126</sup>, cuya inauguración se dio finalmente el 31 de agosto de 1941.<sup>127</sup>

A pesar de los rápidos avances a mediados de 1940, la Vía al mar atravesó dificultades por falta de fondos debido a la grave situación económica que atravesaba el país, como consecuencia de la crisis económica que surgió de la Segunda Guerra Mundial. Por tales

---

<sup>121</sup> Cano López, “Ha avanzado la carretera de Medellín al golfo de Urabá, el ingeniero Salazar Samper explica cual es el estado de esta importantísima obra”, *El Espectador*, 13 de enero de 1938, Vol. V, No. 8806, 6.

<sup>122</sup> Justo P. Gómez D., “Ayer viajo sin novedad hasta Dabeiba el primer automóvil”, *El Colombiano*, 01 de abril de 1938, Vol. XXVII, No. 7676, 1.

<sup>123</sup> Arenas Serrano, Corresponsal, “La carretera al mar quedara terminada dentro de tres años”, *El Tiempo*, 21 de julio de 1938, Vol. XXVII, No. 9631, 6.

<sup>124</sup> Sin firmar, “Importantes carreteras están para comenzarse”, *El Colombiano*, 13 de junio 1942, Vol. XXXI, No. 9156, 1.

<sup>125</sup> Sin firmar, “Quedaron terminadas dos nuevas vías carreteras. Con gran actividad se trabaja actualmente en las diversas carreteras, informa el secretario de la dirección de general de caminos”, *El Colombiano*, 19 de febrero de 1944, Vol. XXXII, No. 9749, 2.

<sup>126</sup> Ospina, Corresponsal, “Doce carreteras comprende el plan vial para este año”, *El Tiempo*, 25 de abril de 1940, Vol. XXX, No. 10266, 10.

<sup>127</sup> Sin firmar, “Frontino inaugura su carretera el domingo”, *El Colombiano*, 29 de agosto de 1941, Vol. XXX, No.8880, 1.

motivos, se pensó que la carretera al mar no iba a poder ser concluida para la fecha que se había fijado en el contrato.<sup>128</sup> Bajo las circunstancias, en agosto de 1940, se recibió la propuesta de una casa comercial de los Estados Unidos, que ofreció un préstamo de 30.000.000.00 de dólares para invertirlos en el ensanche y pavimentación de la Carretera al mar, además de la construcción de un puerto sobre el golfo de Urabá.<sup>129</sup> No obstante, en marzo de 1941 los trabajos fueron suspendidos por falta de fondos, lo que indica que finalmente el crédito no fue pactado ni desembolsado. Y a pesar de los intentos del Departamento de Antioquia por adelantar los trabajos y su contrato con la casa Arango Betancur y Cía., que invertía en la obra 15.000 pesos mensuales, aparte de que se apersonó de introducir una gran cantidad de máquinas para la intensificación de los trabajos de Turbo hacia el interior. Por otra parte, la misma casa, estaba invirtiendo en la obra del sector de Dabeiba hacia Turbo la suma de 40.000 o 45.000 pesos mensuales. Dadas las dificultades económicas, se acordó que la casa invirtiera en los trabajos la misma cantidad que la nación, 25.000 pesos, y que se adelantaran labores en un solo frente de trabajo, suspendiéndose así la construcción que hasta entonces se adelantaba de Turbo hacia el interior. Mejor se acometió la obra de Dabeiba hacia Turbo.<sup>130</sup> En ese año, 1941, se comenzó la pavimentación de 25 kilómetros, entre el Alto Boquerón y Medellín. La financiación de dicho cometido se dividió entre los dueños de las propiedades vecinas, que aportaron 12.000 pesos; la sección de carreteras nacionales, que proporcionó 3.000 pesos y la nación que entregó asfalto necesario, cuyo valor se elevó a un total de 82.000 pesos. La obra fue proyectada para terminarse en diciembre de ese año<sup>131</sup>, meta que no fue cumplida ya que a mediados de 1942, los doctores Dabeiba Cano Álvarez y Dabeiba Mejía, director general de caminos y jefe de la casa contratista de los trabajos de la Carretera al mar, respectivamente, comunicaron a la gobernación del Departamento de Dabeiba que fueron entregados 18 kilómetros nuevos de la obra, entre los ríos Quiparadó y Cheverry, situados más allá de Dabeiba.<sup>132</sup> Ese mismo

---

<sup>128</sup> Sin firmar, “Es muy posible que la vía de Medellín al mar no se termine para el centenario”, *El Colombiano*, 4 de julio de 1940, Vol. XXIX, No. 8472, 2.

<sup>129</sup> Sin firmar, “Treinta millones de pesos para la carretera la mar?”, *El Colombiano*, 20 de agosto de 1940, Vol. XXIX, No. 8519, 1.

<sup>130</sup> Sin firmar, “En la carretera al mar quedaron suspendidos los trabajos ahora”, *El Colombiano*, 05 de marzo de 1941, Vol. XXX, No. 8707, 2.

<sup>131</sup> Sin firmar, “Va a ser pavimentada la carretera al mar”, *El Colombiano*, 05 de agosto de 1941, Vol. XXX, No. 8856, 2.

<sup>132</sup> Muñoz Cano, Corresponsal, “18 kilómetros de la carretera al mar entregados a la nación”, *El Tiempo*, 10 de julio 1942, Vol. XXXII, No. 11063, 10.

año, fue aprobado el contrato para la construcción del trayecto de carretera Dabeiba-Turbo, con lo que finalmente se terminaría la Carretera al mar.<sup>133</sup>

En este punto de la construcción empezaron a surgir dudas sobre cuál ruta seguir: si desviar la carretera desde Pavarandocito o desviarla hacía Sautatá sobre el Atrato. Para definir esto se envió una comisión compuesta por los ingenieros Epifanio Montoya, interventor nacional, Lorenzo Márquez, Mr. Henry Hard y Mr. Campbel, los últimos designados por el gobierno americano con el fin de precisar el punto en donde se debía empalmar la Carretera al mar con la Interamericana. Los peritos determinaron que se debía adoptar la Línea Herbart<sup>134</sup>, con un ramal a Turbo y terminando la carretera en Punta de Piedra, 20 kilómetros al norte de Turbo, esto por la profundidad del mar en ese punto y la firmeza del terreno, además de la fácil consecución de los materiales necesarios en la zona. Así quedaron establecidos los nuevos frentes de trabajo en Chigorodó y Turbo, con 500 trabajadores y la maquinaria que se había dejado abandonada en Turbo 20 meses atrás.<sup>135</sup> Pero también se contempló la posibilidad, que finalmente no fue aceptada, de que terminará en río León, en cuyo caso la desviación se haría en Canepa<sup>136</sup> y se economizarían 30 kilómetros.<sup>137</sup>

Iniciando 1944, el señor ministro de obras públicas, doctor Hernán Echavarría Olózaga, visitó los trabajos de construcción de la carretera de Medellín al golfo de Urabá en compañía de varios ingenieros, que hasta el momento habían dirigido la obra hasta Mutatá, lugar hasta el cual en ese momento habían avanzado los trabajos. De allí al golfo de Urabá solo faltaban por construirse 87 kilómetros, para cuya financiación se había acordado que el Departamento de Antioquia aportaría en préstamo a la nación 500.000 pesos. Para acelerar el proceso se

---

<sup>133</sup> Sin firmar, “Fue aprobado el contrato de construcción del tramo Dabeiba-Turbo finalmente”, *El Colombiano*, 13 de noviembre de 1942, Vol. XXXI, No. 9308, 1.

<sup>134</sup> Corriente que consideraba que la geografía, “dado su carácter asociativo...”, es la disciplina que mejor puede cumplir la tarea de conexas los conocimientos del ámbito natural y del ámbito histórico. Alberto Luis Gómez, “La geografía del bachillerato español (1836-1970): historia de una crisis” (tesis doctoral presentada en el Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, de la universidad de Santander, 1983), 37. [https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/22668/0de6.ALGprevio\\_cap1\\_cap2.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/22668/0de6.ALGprevio_cap1_cap2.pdf?sequence=1&isAllowed=y) [Consultada: 28.02.2019].

<sup>135</sup> SAV, Corresponsal, “La carretera al mar no acabara en Turbo sino en Punta de Piedra”, *El Tiempo*, 15 de noviembre de 1942, Vol. XXXII, No. 11193, 2.

<sup>136</sup> Puede ser Carepa.

<sup>137</sup> Sin firmar, “La carretera al mar no ira a desembocar al puerto de Turbo”, *El Colombiano*, 29 de mayo de 1945, Vol. XXXIV, No. 10.198, 2.

acordó abrir dos frentes de trabajo: uno del golfo hacia el interior y el otro de Mutatá hacia el mar. Según se proyectó, esta obra se conectaría con la carretera Sonsón-Dorada, uniendo así a la capital de la República por vía automoviliaria con el mar, en el golfo de Urabá, comunicación considerada de suma importancia para la explotación del caucho y otras prosperas industrias programadas en la zona de Urabá.<sup>138</sup>

Terminando el año de 1946 los problemas e impedimentos para la terminación de la Carretera al mar parecían cada vez más grandes. Para agosto de ese año, la vía había llegado hasta Villa Arteaga o sea hasta el río Ampurrumiadó, de allí en más faltarían todavía 100 kilómetros aproximadamente esperando la realización de trabajos, de los cuales había 26 explanados y 54 destroncados<sup>139</sup>, quedando por desmontar 25 kilómetros y 75 por explanar. De Villa Arteaga hacia el norte había cinco ríos que necesitaban puente. Para la terminación de la obra se necesitaban en ese momento alrededor de 2.500.000.00 pesos y se contaba con un aporte mensual del Ministerio de obras públicas de 40.000.00 pesos, lo que significaba que la terminación definitiva demoraría alrededor de 5 años más. Sin embargo, se carecía de la maquinaria adecuada para el trabajo, el estado de las maquinas con que se contaba no era el mejor y se carecía por completo de repuestos, pues la mayoría de ellas habían sido adquiridos preguerra principalmente de Estados Unidos. Por lo tanto, muchos de los repuestos habían sido descontinuados. Se hacía necesario invertir entonces para la rápida terminación de la vía cerca de 300.000.00 pesos en maquinaria, suma con la que se podría comprar dos bulldozer grandes, una pala, una cilindadora, una motoniveladora y doce o quince volquetas, que permitieran aligerar la construcción.<sup>140</sup>

Con el desarrollo de una vía principal como la Carretera al mar, se fueron construyendo múltiples caminos de herradura para comunicar a las poblaciones aledañas. En 1946 se inició la construcción de dos caminos de herradura importantes, que prestarían un gran servicio a los vecinos de zonas olvidadas de Urabá, quienes hasta entonces debieron trasladarse a pie

---

<sup>138</sup> Muñoz Cano, Corresponsal, “De la carretera al mar solo falta construir 87 kilómetros”, *El Tiempo*, 31 de marzo de 1944, Vol. XXXIV, No. 11690, 10.

<sup>139</sup> Que significa limpiar de troncos un terreno. <https://dle.rae.es/?id=DVHsxdO> [Consultada: 28.02.2019].

<sup>140</sup> Sin firmar, “Es indispensable terminar la carretera al mar antes de dos años, expreso el gobernador”, *El Colombiano*, 24 de agosto de 1946, Vol. XXXV, No. 10577, 9.

por trochas abiertas a machete para poder ir de un lugar a otro. Uno de esos caminos unió a Turbo con Necoclí, ambas importantes poblaciones porteñas cuyos habitantes regularmente se trasladaban por mar en embarcaciones rústicas, pero ante difíciles condiciones climáticas o meteorológicas con grave peligro de sus vidas y grandes pérdidas de cargamentos. El otro de estos caminos era el de Pavarandocito a Murindó. Esta ruta debía comunicar las dos poblaciones y conectar con la carretera al mar. Murindó estaba comunicado con una trocha mal abierta que en invierno se veía inundada volviendo la trocha preexistente aún más intransitable, arrastrando los puentes y dejando aislada la población.<sup>141</sup>

Tal vez por su poca preparación, inoportuna iniciación, y poca planificación la Carretera al mar se demoró 72 años para ser terminada finalmente. En 1955 fue inaugurada oficialmente por el presidente de la República el general Gustavo Rojas Pinilla, pero en aquel momento no era posible llegar hasta Necoclí empleando automóvil. Para ello tendrían que pasar otros 40 años. El mayor impulso que tuvo la obra se desarrolló en efecto durante la administración de Belisario Betancur (1982-1986), en 1983 cuando se diseñaron las obras definitivas de ampliación, rectificación y pavimentación en diez tramos. Desde ese gobierno y en mandatos sucesivos, se invirtieron en el proyecto un total de 450.000.000.00 de pesos. Durante la administración de Cesar Gaviria (1990-1994) se construyó el Túnel de la Llorona, y finalmente en 1998, el presidente Samper Samper (1994-1998) inauguro obra de manera concluyente.<sup>142</sup>

Según el historiador Alejandro Restrepo la construcción de la vía al mar se puede condensar en tres momentos:

La historia de la construcción de la vía al mar puede condensarse en tres momentos. El primero, abarca el periodo 1926–1929 y está marcado por el inicio y consolidación de la obra que tuvo bastante eco entre la sociedad antioqueña, cuya propaganda se difundió a través de la radio y de cartelones públicos en plazas, teatros, almacenes, casas de familia, oficinas y clubes sociales. Los trabajos fueron

---

<sup>141</sup> Sin firmar, “2 caminos de herradura serán abiertos en Urabá para lograr desembotellar esa rica región”, *El Colombiano*, 13 de marzo de 1946, Vol. XXXV, No. 10416, 6.

<sup>142</sup> Sin firmar, “Vía al mar se demoró 72 años”, *El Tiempo*, 13 de junio de 1998, <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-767082> [Consultada: 24.01.2019].



ejecutados por las firmas R. W. Hebard y Siemens Bau-union por medio de aportes del gobierno nacional, y de un empréstito contratado por el Departamento de Antioquia por un monto de \$12.350.000 que se firmó en 1927, con banqueros del International Acceptance Bank inc., y Guaranty Trust Company Of New York, así como con la International Acceptance Securities & Trust Company. El segundo, comenzó en 1939, estuvo en manos del gobierno nacional (en ese momento en manos de Alfonso López Pumarejo), quien en asocio con la duma y el sector empresarial de Medellín reiniciaron las labores a través de la firma Arango Betancourt & Compañía, que reabrió los distintos frentes de obra entre Dabeiba y Mutatá. A pesar de la parálisis la Asamblea Departamental no dejó de promocionar indirectamente el proyecto durante el lapso en que fue inevitable suspenderlo. El tercero, transcurrió entre 1938 y 1955, fecha en la que se inauguró la obra. Durante este periodo, destacan los trabajos los ejecutados por el ejército nacional en medio de la violencia que caracterizó la época. Entonces la carretera llegó finalmente al municipio de Turbo. El costo total de la obra fue de 18.337.143.89: 17.320.230.15 de inversión directa y \$1.016.913.74 de inversión indirecta.<sup>143</sup>

La *Carretera a Tumaco* fue otra de las vías complementarias de la Troncal de Occidente. Durante la Republica Liberal (1930-1946) se planteó que se debía empatar con la carrilera del Ferrocarril de Nariño que había comenzado a construirse en 1920. Así el Ferrocarril haría la ruta de Tumaco a El Diviso y la carretera de El Diviso a la Troncal de Occidente, con una totalidad de 42 kilómetros, comunicando a dicho puerto del Pacífico con el resto del país para fortalecer su economía, incrementar el comercio interior, desarrollar el comercio exterior, y fomentar el progreso industrial, la colonización y cultivo de terrenos baldíos.<sup>144</sup> En 1930 el gobierno nacional dividió al país en diez zonas, para efectos de la construcción y administración de los trabajos de los caminos y carreteras nacionales. La zona de Pasto fue correspondientemente fraccionada así: Buesaco, río Mayo; Pasto, Espino, El Diviso; Espino, Rumichaca y Ramal de Barbacoas. Cada una de estas subdivisiones estaría bajo el cuidado de un ingeniero de zona y de un cajero-contador- almacenista. El primero de dichos funcionarios tendría a su cargo la dirección y administración de las vías asignadas, y el

---

<sup>143</sup> Alejandro Restrepo, "Aspectos históricos de la colonización de Urabá, 1913–1951. El caso de las Asambleas Departamentales de Antioquia y Bolívar" (tesis de maestría en Historia, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, 2019), 135.

<sup>144</sup> Rosa Isabel Zarama Rincón, "Historia del Ferrocarril de Nariño", *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas* 17 No.1 (enero-julio 2016): 87-103. En: <http://www.scielo.org.co/pdf/tend/v17n1/v17n1a05.pdf> [consultada: 05.08.2018].

segundo recibiría los fondos, pagaría los gastos, rendiría las cuentas y respondería por el movimiento y manejo de almacenes. Todo de acuerdo con los formalismos legales, con las prescripciones de la Contraloría General de la República y con los reglamentos dictados por Ministerio del ramo, por conducto de la Dirección general de carreteras nacionales, reglamentos en los cuales quedarían señaladas las atribuciones y deberes de los funcionarios y del personal necesario para la marcha regular de los trabajos.<sup>145</sup> La construcción de la carretera se hizo con ayuda de la Gerencia del Ferrocarril de Nariño. En 1930 ya se tenían afirmados 2 kilómetros, que se construyeron con ayuda de elementos con que contaba el Ferrocarril, como trituradoras, aplanadoras, camiones, taladros y una compresora de aire, que fueron puestos al servicio de la carretera. La rápida terminación de la obra era importante, para poder poner en contacto la vía férrea con la Carretera del sur, también llamada Troncal de Occidente. En 1933 se inauguró la carretera de Ipiales a El Diviso, quedando comunicado Pasto con el Océano Pacífico. De la capital de Nariño hasta Aguaclara, por medio del Ferrocarril, había una distancia de 92 kilómetros y de Aguaclara hasta Tumaco, por lanchones unos 17 kilómetros de navegación, recorrido que podría hacerse en menos de doce horas. A principios de 1932 faltaban 51 kilómetros por construir, que se terminaron finalmente en septiembre de 1933 con un costo total de 540.000 pesos, a razón de 10.580 pesos por kilómetro.

Otras de las poblaciones a las cuales se buscó brindar comunicación, pertenecían a la Intendencia del Chocó. En 1931 se comenzó la construcción de la carretera que comunicaría a Quibdó con Ciudad Bolívar, Antioquia, iniciándose los trabajos en el trayecto de Tutunendo a Quibdó con la participación de los presos como mano de obra, medida que fue muy aplaudida.<sup>146</sup> En octubre de ese año la carretera había sido construida hasta el puente de Río Negro, cuyas dimensiones fueron de 36 metros de largo por seis de ancho, con una resistencia de hasta 30 toneladas y una duración mínima de 15 años. El material de construcción, la madera, fue sacado por los presos de las selvas cercanas.<sup>147</sup> Las vías de comunicación del

---

<sup>145</sup> Sin firmar, “La organización para carreteras y caminos nales”, *El Tiempo*, 22 de agosto de 1922, Vol. XX, No. 6784, 3.

<sup>146</sup> Sin firmar, “Se han iniciado ya los trabajos de carretera entre Quibdó y Bolívar”, *El Tiempo*, 14 de septiembre de 1931, Vol. XXI, No. 7167, 6.

<sup>147</sup> Samuel Copete, presidente de la junta, “Avanza la obra de la carretera de Quibdó a Bolívar actualmente”, *El Tiempo*, 25 de octubre de 1931, Vol. XXI, No. 7208, 6.

Chocó habían sido casi relegadas por el gobierno nacional desde siempre. Si bien aparecían en el papel, como las carreteras de Quibdó- Ciudad Bolívar y la de Nóvita-Cartago que fueron autorizadas por la Ley 88 de 1931, no constituyeron realmente una prioridad a la hora de repartir los fondos. Varias eran las vías necesarias para el desarrollo económico del Chocó, como: la de Quibdó-Ciudad Bolívar; la de Nóvita-Cartago, la de Istmina-Tadó-Pueblo Rico (Caldas) o “Camino de Guarato” y, la llamada Carretera interoceánica, que se esperaba comunicara los caudalosos ríos chocoanos Atrato y San Juan, facilitando de esa manera el paso de un mar a otro por el propio territorio nacional. Entre las dos primeras vías debía tener prioridad era la ruta Quibdó-Ciudad Bolívar, pues con ella se resolvería la unión de la capital intencional con un gran río navegable, el Atrato, permitiendo sacar parte del café de Antioquia y muchos otros productos. También se esperaba incrementara la industria minera, robusteciendo así, el sistema monetario del Chocó y obteniendo un intercambio comercial serio y estable entre Antioquia y Chocó. Estas características cumplían con los objetivos del gobierno nacional del momento, altamente interesado en construir “aquellas carreteras que tiendan a desarrollar la economía nacional y a comunicar al mismo tiempo la capital de la República con las capitales seccionales.”<sup>148</sup>

En 1934 se produjo el nombramiento de una comisión que debía estudiar cuál de las posibles vías para comunicar a Quibdó con Bogotá era la más apropiada. Las opciones eran: Quibdó-Jorge con 286 kilómetros por construir; la de Quibdó-Ciudad Bolívar-Jorge, 315 kilómetros y la de Quibdó-Jorge, con 265 kilómetros de los cuales para la fecha ya estaban construidos 85, faltando por construirse 180. Por lo dicho, se consideró, en el momento, que esta última sería la vía más factible para ser elegida.<sup>149</sup> En junio de 1934 se presentó un proyecto por parte del Comité Pro-Descentralización, en el cual se sugería nacionalizar los ferrocarriles de Jorge, Jorge y Medellín, además de las vías: Sonsón – Aguadas; La Pintada – Riosucio – La Virginia; Bolívar – Quibdó; Jorge – Istmina; Anzá – Jorge – Arquía o Murri – Océano Pacífico. Proceso mediante el cual la nación, además de adquirir la responsabilidad de su construcción, terminación y/o mantenimiento, también debía pagar a los departamentos

---

<sup>148</sup> Sin firmar, “El Chocó y sus vías de comunicación”, *El Tiempo*, 20 de septiembre de 1933, Vol. XXIII, No.7893, 5.

<sup>149</sup> Corresponsal, “La vía Quibdó-Apiá es la más corta para el viaje al Chocó”, *El Tiempo*, 06 de febrero de 1934, Vol. XXIV, No. 8030, 6.

correspondientes las sumas que hasta entonces habían sido invertidas por ellos en la construcción de dichas vías.<sup>150</sup> Siguiendo con la discusión de cual vía era la más rápida y corta para comunicar al Chocó con el resto del país, se le hizo una entrevista en junio de 1934 al señor Jorge G. Hoyos, experto en el tema, en la cual expresó que:

Istmina es, sin duda, el centro minero más importante de la Intendencia, y además, domina el codiciado de San Pablo punto importantísimo, para cuando sea posible la apertura de este nuevo canal interoceánico<sup>151</sup>. (...)

Vía Bolívar de Antioquia Istmina Bogotá. Es línea parte de Istmina, y pasa por Tadó, Categui, Quibdó, Bolívar, Mariquita, Armero, Cambao y termina en Bogotá. Tiene en total 766 kilómetros, de los cuales, 338 están en servicio, quedando por construir 428.

Vía Manizales (Istmina Bogotá). Esta línea sale de Istmina, pasa por Primavera, Nóvita, Manizales, Manizales, Mariquita, Bogotá. Tiene un total de 628 kilómetros, de los cuales, 352 están ya construidos y explanados, quedando por construir 276.

Vía Pueblo Rico (Istmina Bogotá). Parte de Istmina y pasa por Tadó, Playa de Oro, Santa Cecilia, Pueblo Rico, Apía, Viterbo, Manizales, Mariquita, y termina en Bogotá. Tiene extensión de 550 kilómetros de los que están construidos 155, quedando por construir 195.

Al comparar estas tres rutas, resulta que la vía de Pueblo Rico, es 216 kilómetros más corta que la vía Bolívar y 78 más corta que la vía Cartago.

En cuanto a kilómetros por construir, tiene 233 kilómetros menos que la vía de Cartago. Además, atraviesa regiones más ricas y pobladas.<sup>152</sup>

---

<sup>150</sup> Julián Cock A., German Jaramillo Villa, “La descentralización en el ramo de las obras públicas”, *El Colombiano*, 02 de junio de 1934, Vol. XXII, No. 6366, 2.

<sup>151</sup> Tenía como objetivo dar salida a los barcos desde el golfo de Cupica hasta el golfo de Urabá comunicando así, a través del río Atrato el Océano Pacífico con el Océano Atlántico. Sin firmar, “Carretera a Bahía Solano y Canal Interoceánico”, *El Colombiano*, 08 de junio de 1942, Vol. XXXI, No. 9151, 3.

<sup>152</sup> Corresponsal, “La vía de Pueblo Rico es la más corta para ir al Chocó”, *El Tiempo*, 16 de junio de 1934, Vol. XXIV, No. 8157, 12.

La vía más conveniente de ser construida para comunicar al Chocó con el centro del país, era entonces la de Pueblo Rico, según lo manifestado por el señor Hoyos. Sin embargo, a pesar del concepto del citado experto, finalizando 1934, la junta del Ferrocarril de Antioquia dio luz verde para iniciar la construcción del trazado de la vía Quibdó – Ciudad Bolívar, con lo que quedaría establecida la unión directa entre el Chocó y Antioquia. Así mismo, la gobernación de este Departamento recibió las autorizaciones correspondientes por parte del gobierno nacional para emprender los trabajos en dicha vía cuyo trayecto se calculó en 120 kilómetros aproximadamente.<sup>153</sup> Sin tomarse la decisión sobre cuál sería la vía más provechosa para el Departamento de Antioquia y más económica en cuanto a su construcción, se iniciaron los trabajos por parte del Ferrocarril de Antioquia, contando con el aval del gobierno nacional y departamental, al parecer no obedeciendo los intereses y economía de país, sino a un propósito ambicionado por la empresa del Ferrocarril, para la cual todo indicaba resultaba imperativo y crucial, económicamente hablando, el intercambio comercial y social entre las dos regiones o secciones del país, mismo que quedaría establecido de manera casi exclusiva para Antioquia posibilitándole el acceso a la región del Chocó, a juicio de los directivos del Ferrocarril de Antioquia una de las más ricas de toda Colombia.

No es sino hasta finales de 1942 que se habla de la pronta terminación de la vía Quibdó-Ciudad Bolívar. En diciembre de ese año el ingeniero jefe de las carreteras nacionales en Bolombolo, doctor Camilo Ospina, declaró que la explanación en la obra estaba realizada, y solo quedaban por consolidar 25 kilómetros. El sector Quibdó-Tutunendo, de más o menos 19 kilómetros, se había completado con obras provisionales, debido en parte a la inmediata necesidad de la vía y a la escasez de hierro para la estructura de los puentes. De Tutunendo a Ciudad Bolívar se hicieron algunos arreglos de consolidación, y finalmente en el tramo de Bolombolo solo faltaba un último trayecto para darse por terminada la obra, quedando por satisfecha así la necesidad de comunicación con el Chocó. Necesidad que se incrementó gracias a las muchas riquezas mineras y forestales que a lo largo del siglo XX se habían ido descubriendo en esa región, todavía casi virgen e inexplorada.<sup>154</sup> En febrero del año siguiente

---

<sup>153</sup> Corresponsal, “Se va a iniciar la obra en la vía de Quibdó”, *El Tiempo*, 12 de octubre de 1934, Vol. XXIV, No. 8275, 6.

<sup>154</sup> Sin firmar, “Prácticamente terminada la carretera Quibdó-Bolívar”, *El Colombiano*, 22 de diciembre de 1942, Vol. XXXI, No. 9347, 2.

se comenzó la obra de empalme de los dos trayectos de la carretera Quibdó- Ciudad Bolívar, proyectada para darse al servicio en julio de 1943, tan pronto como estuvieran terminadas las obras de arte. La extensión total de la carretera de Medellín a Quibdó fue de 273 kilómetros, y la parte de Bolívar a Quibdó la construyó por contrato celebrado con el Ministerio de Obras Públicas, el doctor Luis F. Scarpetta, quien se encargó de la financiación de la obra.<sup>155</sup> Finalmente el tráfico de vehículos por carretera a Quibdó se produjo el 26 de agosto de 1943, aunque sin ser esto una inauguración formal u oficial. La vía comunicaría a Medellín con Quibdó usando el Ferrocarril de Bolombolo hasta la estación de Bolombolo, y de allí el traslado se continuaría en automóvil.<sup>156</sup>

La vía Quibdó-Ciudad Bolívar se había comenzado a construir desde mediados del siglo XIX, cuando el Chocó era una provincia del antiguo Estado del Cauca. En ese entonces el gobierno nacional hizo una concesión al italiano Juan B. Mainero y Truco, para construir una vía de herradura que, partiendo de Ciudad Bolívar en Antioquia, terminara en Quibdó, sobre el río Atrato, a cambio de baldíos situados a lado y lado del camino. Durante muchos años la trocha solo fue transitada por peatones, pues ni siquiera las bestias podían recorrer dicho camino. Constituida como la Intendencia del Chocó en 1907 por el general Rafael Reyes, los gobiernos seccionales se interesaron por la realización de la vía, y obtuvieron del gobierno central algunas partidas que se emplearon en pequeñas intervenciones sin planes técnicos. No fue sino hasta 1918, bajo la administración intendencial del doctor Arístides U. Vaca, que se establecieron trabajos serios con trazados hechos por ingenieros y expertos. Las administraciones subsiguientes se propusieron terminar la obra, que en 1922 ya permitía el paso de recuas en ambas direcciones. Para 1928-1929 la administración intendencial del doctor Jorge Valencia Lozano construyó, con fondos de la Intendencia, el sector de carretera Quibdó-Tutunendo, una extensión de más o menos 20 kilómetros, aprovechando gran parte del antiguo camino, se trajo de Inglaterra para el efecto, una estructura metálica para el puente sobre el río Tutunendo, además de otras siete u ocho estructuras similares que fueron importadas para otros puentes de menor luz. Siete años después, en 1936, el gobierno central

---

<sup>155</sup> Muñoz Cano, Corresponsal, “En febrero se hará el empalme de la vía de Medellín a Quibdó”, *El Tiempo*, 13 de enero de 1943, Vol. XXII, No. 11250, 10.

<sup>156</sup> Muñoz cano, Corresponsal, “El 26 de agosto será inaugurada la carretera de Antioquia a Quibdó”, *El Tiempo*, 30 de julio de 1943, Vol. XXIII, No. 11447, 10.

presidido por el doctor Alfonso López Pumarejo inició la construcción de la carretera, iniciando trabajos en la población de Ciudad Bolívar. El doctor Eduardo Santos durante el mandato siguiente (1938-1942), le dio gran impulso. Y después, durante el segundo periodo presidencial del doctor López (1942-1945), la carretera fue terminada, faltando para entonces balastar apenas unos tres kilómetros y por construir algunos puentes provisionales, pues era imposible introducirlos desde el extranjero.<sup>157</sup>

Esta vía permitió sin duda dinamizar la economía, posibilitando ingresar al Chocó alimentos frescos desde Antioquia, Caldas y el Valle, actividad que previamente, desde la colonia, había sido realizada desde Cartagena y Buenaventura por vía acuática. En estos últimos puertos se adquirirían artículos extranjeros como arroz, papas, conservas en latas y mercancías inglesas, francesas y norteamericanas, además de algunas materias primas que eran más baratas de importar gracias al lento desarrollo vial.<sup>158</sup> Por tanto, desde el momento mismo de la apertura de la carretera desde Antioquia se pudieron ingresar por vía terrestre al Chocó mercancías de producción nacional, fortaleciendo y activando así la economía del país. Y, además, inversamente, se pudieron comerciar infinidad de productos agrícolas y forestales del Chocó, tales como: arroz, plátano, banano, coco, pescado, grasas vegetales, fibras textiles, resinas, maderas, entre otros. Estos además de la apertura de un mercado para el café del suroeste antioqueño y norte de Caldas que propició al Chocó como región consumidora. En cuanto a la minería la producción nacional se incrementaría indudablemente pues se conocía del gran potencial de las tierras chocoanas en esta materia. Con la terminación de esta vía se facilitó en ese sentido la introducción de molinos, monitores, bombas, motores y personal técnico experto en la materia, de manera que la explotación minera pudo ser intensificada. La vía permitió el acceso a una gran extensión de terrenos aptos para la agricultura y la ganadería, con tierras fértiles, abundantes aguas y temperatura adecuada para producir cultivos tropicales. Y, por último, pero no menos importante, con la construcción de la carretera fue resguardada la soberanía nacional, pues la comunicación de Quibdó con el resto del territorio nacional, hizo más fácil que las Fuerzas Armadas pudieran presentarse ante situaciones

---

<sup>157</sup> Sin firmar, "Terminada la vía Quibdó-Bolívar que une al Chocó con el resto del país", *El Espectador*, 09 de agosto de 1943, Vol. LV, No. 10.524, 3.

<sup>158</sup> Alberto Mayor Mora, "Historia de la industria colombiana, 1886-1930," en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. V. Dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 331.

difíciles en aquel apartado territorio.<sup>159</sup> Como una manera de mejorar la comunicación del Chocó con el resto del país, en 1946 fue aprobada en el Plan de Carreteras una destinación de dinero para esta región. 22.000.000 pesos que se asignaron para la construcción de vías nuevas en todo el territorio nacional, de los cuales fueron destinados 120.000 pesos para la construcción de una vía que se promovió para comunicar a Istmina con Quibdó.<sup>160</sup>



Fuente: Vía Cañadas, “Pasado, presente y futuro de la vía al mar Animas-Nuquí,”  
CITARA: Memoria Ambiental y visual del Chocó,  
<http://lasmemoriasdegonzo.blogspot.com/2011/03/pasadopresente-y-futuro-de-la-vía-al.html> [Consulta: 24.01.2019].

---

<sup>159</sup> Sin firmar, “Terminada la vía Quibdó-Bolívar que une al Chocó con el resto del país”, *El Espectador*, 09 de agosto de 1943, Vol. LV, No. 10524, 3.

Como sucedió el primero de septiembre de 1932, cuando fuerzas peruanas apoyadas e instigadas por la casa comercial Arana y la oligarquía de la provincia de Loreto, en desacuerdo desde un principio con el tratado de límites con Colombia acordado en 1922, ocuparon el puerto amazónico de Leticia, lo que tuvo como conclusión un breve conflicto armado. Con el fin de vencer a los peruanos, Colombia, que no tenía comunicación terrestre transitable con Leticia, tuvo que hacer uso de una embarcación de la United Fruit Company para transportar al ejército desde la costa caribe hasta el extremo oriental del país, luego, remontando el río Amazonas hasta Leticia. David Bushnell, *Colombia: una nación a pesar de sí misma* (Bogotá: Planeta Colombiana Editorial S.A, 1996), 254. Este acontecimiento tuvo un impacto social de largo plazo, pues se hizo evidente la necesidad de reforzar las comunicaciones con las fronteras internacionales, lo que a su vez impulsó la construcción de vías de penetración. Marco Palacios, *Entre la legitimidad y la violencia, Colombia, 1875-1994* (Bogotá: Banco de la República-Biblioteca Luis Ángel Arango, 2003), 143.

<sup>160</sup> Sin firmar, “Fue aprobado el plan de carreteras”, *El Tiempo*, 19 de enero de 1946, Vol. XXXV, No. 12344, 1.





Fuente: Vía Cañadas, “Pasado, presente y futuro de la vía al mar Animas-Nuquí,”  
CITARA: Memoria Ambiental y visual del Chocó,  
<http://lasmemoriasdegonzo.blogspot.com/2011/03/pasadopresente-y-futuro-de-la-vía-al.html> [Consulta: 24.01.2019].

Si bien la construcción de carreteras se hizo en todo el territorio nacional, el costado occidental de la República tuvo mayor atención del gobierno en tal sentido. La Troncal de Occidente fue alimentada con múltiples ramales, como se ha expuesto, vías que permitieron la interconexión de todo el occidente colombiano. Una de las principales razones o motivos para conectar estas comunidades, pueblos y ciudades fue el intercambio de materias primas, alimentos y artículos manufacturados, es decir, desde el Estado se buscó facilitar la creación de redes de mercado, que permitieran de manera directa el fortalecimiento de la economía nacional.

## La economía andina y su apertura a los mercados internacionales: la Troncal del

### Centro

La Troncal del Centro cruzaba el territorio nacional de sur a norte, por más o menos el centro del país siguiendo las líneas de las tres cordilleras y confundiéndose en gran parte de su recorrido con la Troncal Oriental. Iniciaba en Florencia, Caquetá y terminaba en Riohacha, Guajira, pasando por Garzón y Neiva, en el Departamento del Huila y por Valledupar, en el Departamento del César. Los objetivos que se querían alcanzar con la construcción de esta vía fueron varios: comunicar el sur-centro del país con la costa Atlántica, comunicar Neiva con el océano Pacífico, y claro, comunicar al sur del país con Bogotá e intercomunicar las poblaciones de la región sur del Estado con la capital. Para esto fue dividida en los siguientes sectores: *sector* Florencia- Garzón- Neiva; *sector* Valledupar- Riohacha, cuyas terminales se interconectaban con la Troncal Oriental, entre Neiva y Valledupar.

Antes de entrar en materia, se expondrá un pequeño contexto de lo que sucedía en la época. La década de 1920 inició con lo que los historiadores han llamado *Prosperidad a Debe*,

“(..) lo que mejor definió los cambios de estos años fue el acrecentamiento del gasto público y su impacto más inmediato, las obras públicas, y particularmente la expansión ferrocarrilera, no solo por lo que ello significó para la integración del mercado nacional, sino por los efectos que provocaría en el mercado laboral, en la valorización de las tierras y en la conmoción de la estructura agraria que comenzó a desatarse desde mediados de los años veinte.”<sup>161</sup>

Sería precisamente el desarrollo de las vías de comunicación lo que precipitaría los cambios más significativos del periodo. Desde comienzos de los años veinte los observadores indicaban, de manera persistente, que la principal limitación de la economía nacional era la carencia de un sistema articulado de medios de transporte para los productos, que sirviera para superar la dispersión y fragmentación de los mercados. Hasta entonces, la función de las vías de comunicación, en particular de los ferrocarriles, había sido la de integrar las áreas cafeteras a los puertos de embarque para el exterior, lo que configuraba un sistema centrífugo

---

<sup>161</sup> José Antonio Ocampo, *Historia económica de Colombia* (Bogotá: Siglo Veintiuno Editores, 1987), 195.

de la infraestructura de transportes que apenas marginalmente vinculaba los mercados internos.<sup>162</sup> Si bien los ferrocarriles jugaron un papel primordial en el crecimiento y dinamización de la economía colombiana, progresando de la mano con la comercialización del café, la construcción de las vías férreas fue rápida y casi que intempestivamente abandonada y sustituida por la construcción de carreteras, en un país que no estaba preparado ni financiera, ni tecnológicamente para asumir la construcción de este nuevo tipo de vías de comunicación, aspecto que José Alvear llama *frenesí vial*.<sup>163</sup>

En 1930 en palabras de Alvear, se produjo un tránsito administrativo y técnico en la decisión de fomentar no caminos de hierro sino los de tierra. Así el Ministerio de Obras dejó de ser uno de “ferrocarriles” para convertirse en uno de “carreteras”.<sup>164</sup> Se ha pensado que ese cambio de orientación es una consecuencia de la llegada del liberalismo al poder, con la afirmación de que el conservatismo estaba asociado a las ferrovías y el liberalismo a las carreteras, aseveración que surgió de una frase del presidente Olaya Herrera (1930-1934) que en su último mensaje al Congreso en 1934, dijo: “las carreteras, en vez de los ferrocarriles, se convertirán en el principal fundamento de la unidad nacional.”<sup>165</sup> postura que también es sostenida por Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez en *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX*, cuando aseguran que este cambio tuvo

---

<sup>162</sup> José Antonio Ocampo, *Historia económica de Colombia* (Bogotá: Siglo Veintiuno Editores, 1987), 196.

<sup>163</sup> El llamado *frenesí vial* comenzó con la prosperidad a debe, cuando no se conocía el número de automóviles que había en el país, cifra que se precisó en 1930 y que llevó al acrecentamiento de la construcción de carreteras, focalizando los esfuerzos en las vías previamente más transitadas. Para tomar una idea, en 1940 en todo el país había 3.893 automóviles. En 1942 ingresaron al país 1.800; en 1943 llegaron apenas 46, circulando en este año en todo el país 9.544 vehículos; y en 1944, solo 99 automotores; gracias a que por efecto de la Segunda Guerra Mundial Estados Unidos había suspendido la producción de vehículos no militares. Además, se presentó por ello una gran escasez de llantas que hacía muy difícil que los vehículos existentes pudieran movilizarse; pero aun así, las carreteras no dejaron de construirse. José Alvear Sanín, *Desarrollo del Transporte en Colombia 1492-2007* <https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/Historia>, [consulta: 20.03.2019], 456-462-467.

<sup>164</sup> José Alvear Sanín, *Desarrollo del Transporte en Colombia 1492-2007* <https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/Historia>, [consultada: 20.03.2019], 456.

<sup>165</sup> Citado en: José Alvear Sanín, *Desarrollo del Transporte en Colombia 1492-2007* <https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/Historia>, [consultada: 20.03.2019], 456.

(...) motivaciones políticas, pues el nuevo gobierno liberal buscaba diferenciarse por completo de los gobiernos conservadores precedentes, que fomentaron la construcción de ferrocarriles (...) <sup>166</sup>

La preferencia por las carreteras había comenzado en realidad con Miguel Abadía Méndez (1926-1930), pues incluso durante su gobierno conservador se invirtió casi la misma cantidad de dinero en carreteras que la invertida por los gobiernos liberales entre 1930 y 1939 en el ramo. En la época existía, sin duda, la convicción de que detrás de la construcción de carreteras llegaría la prosperidad y la modernización, objetivos que habían sido trazados claramente desde el gobierno ya que en el decenio de los veinte Colombia era un país rural y seguiría siéndolo por veinte o treinta años más <sup>167</sup>, aun cuando durante el periodo de 1920 a 1930 se experimentaron profundas transformaciones económicas y sociales. <sup>168</sup> La carretera contaba, según se consideró en la época, con algunas características que la fueron colocando por encima de las ferrovías. Su menor costo kilométrico en comparación, y mayor rapidez para su terminación eran factores técnicos aceptados. Además, la facilidad con que se podían dispensar los recursos, atomizando la inversión en pequeños tramos para satisfacer a cada cacique o representante constituyó un factor político esencial para adoptar esta decisión. Tanto así, que en 1930 había trabajos en cuatro frentes. En 1934 en 26 frentes, en 1936 en 45 frentes, en 1944 había 76 carreteras en construcción y en 1946 había 91 obras que se construían simultáneamente. La dispersión era obvia. <sup>169</sup>

En el presente capítulo se verá entonces como toda esta confluencia de situaciones concordó en el desarrollo vial del centro sur y centro norte del país, comunicando poblaciones y centros económicos hasta el momento en desarrollo y muy enlazadas con la comercialización del café, “producto al cual la economía colombiana se aferró en el siglo XX como el producto

---

<sup>166</sup> Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 67.

<sup>167</sup> Germán Colmenares, “Ospina y Abadía: la política en el decenio de los veinte,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. I. Dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 245.

<sup>168</sup> Germán Colmenares, “Ospina y Abadía: la política en el decenio de los veinte,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. I. Dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 244.

<sup>169</sup> José Alvear Sanín, *Desarrollo del Transporte en Colombia 1492-2007* <https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/Historia>, [consultada: 20.03.2019], 456-458.

más productivo de exportación”.<sup>170</sup> Tanto así que la inserción más a fondo de las haciendas cafeteras en el mercado internacional particularmente de la economía campesina que se desarrolló en las regiones colonizadas por los antioqueños impulso la expansión rápida y sostenida del mercado interno, forjó un ejército de asalariados temporales para las cosechas del grano y para las obras publicas requeridas en el comercio, los servicios y el transporte, lo que sentó las bases para el desarrollo de un mercado para la industria generando procesos de urbanización creciente hasta el punto que para los años veinte del siglo XX se comenzó a socavar la estructura de las viejas haciendas y a precipitar una diferenciación dentro de la economía campesina, consolidando a su vez irreversiblemente la acumulación capitalista a nivel nacional.<sup>171</sup>

---

<sup>170</sup> James Henderson. “Colombia a fines del siglo XIX,” en *La modernización en Colombia. Los años de Laureano Gómez, 1889-1965*. (Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2006), 4.

<sup>171</sup> Salomón Kalmanovitz, “El régimen agrario durante el siglo XIX en Colombia,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. II. Dir. Álvaro Tirado Mejía. (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 114.



Mapa de Colombia con el trazado de las dos secciones de la Troncal Central, con los tramos complementarios que correspondían a la Troncal de Oriente (línea azul)  
Fuente: Laura Valentina Cardona, “Herramienta MapHub” En: <https://maphub.net/>  
[Consultada: 20.03.2019]



Mapa de Colombia con el trazado de las dos secciones de la Troncal Central, sin los tramos complementarios que correspondían a la Troncal de Oriente. Fuente: Laura Valentina Cardona, “Herramienta MapHub” En: <https://maphub.net/> [Consultada: 20.03.2019]

## *Comunicar a Neiva*

Con el objetivo de unir a Neiva con el sur del país y así también interconectar las poblaciones de la región, el 7 de agosto de 1930 fue inaugurado el sector Neiva-Gigante, cuyo recorrido se demoraba alrededor de cuatro horas. Fue construido por el ingeniero departamental Zolio Rivera, bajo el amparo del gobernador doctor Max Duque Gómez. A la inauguración asistieron el gobernador y sus secretarios, el obispo de Garzón, el ingeniero Londoño, director de educación, el tesorero y el administrador de las rentas departamentales, algunos empleados públicos y varios vecinos de la región. En el acto inaugural participó el obispo, con una bendición al puente de Nariño, ubicado en las afueras de Gigante y un discurso del gobernador Duque en el que se elogiaron los esfuerzos hechos por la comunidad para comunicar el sur del Huila con Neiva y Bogotá, recurriendo a la utilización de automóviles.<sup>172</sup> Con esta carretera quedaron comunicadas Neiva y la población de Garzón. La vía era una solución rápida de comunicación que, si bien permitió tráficos ligeros, no estaba construida con las especificaciones técnicas requeridas para una vía que, se proyectaba, fuera la principal del comercio entre el sur y el norte del Huila, por lo que se encargó al ingeniero de la zona hacer los estudios necesarios para el mejoramiento y optimización de la carretera.<sup>173</sup>

En agosto de 1930 el gobierno nacional decidió subdividir el país en diez zonas para la construcción y administración de las vías de comunicación, con la intención explícita de organizar la construcción de las obras, lo que derivaría en la posterior Ley 88 de 1931. Lo previsto fue que cada una de las subdivisiones estuviera bajo el cuidado de un ingeniero de zona, que tendría a su cargo la dirección y administración de las vías que le correspondieran, y de un cajero-contador-almacenista quien recibiría los fondos y pagaría los gastos, rendiría cuentas y respondería por el movimiento y manejo de los almacenes, todo de acuerdo con las respectivas leyes, las prescripciones de la Contraloría General de la República y los reglamentos que fueran dictados por el Ministerio del ramo, así como por la Dirección General de Carreteras nacionales. La división fue hecha de la siguiente forma:

---

<sup>172</sup> Corresponsal, “Solemnemente se inauguró la carretera de Neiva a esta población”, *El Tiempo*, 08 de agosto de 1930, Vol. XX, No.6770, 6.

<sup>173</sup> Pedro G. Camacho, ingeniero civil, “El Huila y sus vías públicas”, *El Tiempo*, 26 de noviembre de 1930, Vol. XX, No.6880, 4.



- Zona de Garzón: Vías Florencia, Altamira, Garzón, Neiva y Garzón, La Plata, Caloto.
- Zona de San Lorenzo: Vías Facatativá, Cambao, San Lorenzo, Convenio, Dorada, Sonsón; Convención, Ibagué y San Lorenzo, Manizales.
- Zona de Bogotá: Vías Bogotá, Facatativá; Bogotá, Fusagasugá, Melgar, Girardot; Bogotá, Villavicencio, y Bogotá, Villapinzón.
- Zona de Tunja: Vías Villapinzón, Tunja, Concepción, Carare, Noroeste (desde Puente Nacional hasta Bucaramanga), Progreso, Cravo y Cocuy, Capitanejo.
- Zona de Pamplona: Vías Concepción, Pamplona, Cúcuta, Puente Internacional, Cúcuta, Ocaña, Río Magdalena, Sarare.
- Zona de Fonseca: Vías Riohacha, Valledupar, El Banco y Valledupar, Fundación.
- Zona de Cartagena: Vías Barranquilla, Cartagena, Tolú, Sincelejo, Chinú; Chinú, Montería y Sincelejo, Magangué.
- Zona de Medellín: Vías Medellín, Cañasgordas, Yarumal, Puerto Valdivia, Medellín, Sonsón, Medellín, Bolívar (Antioquia), Quindío.
- Zona de Buga: Vías Cartago, Nóvita; Villegas, Cartago; Cali, Popayán, Río Mayo; Ibagué, Armenia; Calarcá, río Barragán, Morrillo y del Moscopán.
- Zona de Pasto, Buesaco, río Mayo; Pasto. Espino, El Diviso; Espino, Rumichaca y Ramal de Barbacoas.<sup>174</sup>

Así, un año más tarde, en 1931 fue decretada la Ley 88 de 1931<sup>175</sup>, que legisló sobre las rutas pertenecientes a las troncales. Como primera referencia a la Troncal del Centro en la prensa de la época se encuentra en el periódico *El Tiempo* reseñada una diferencia surgida entre el gobernador del Huila y el Ministerio de Obras Públicas, con respecto a un plazo que fue solicitado por el Ministerio de Obras Públicas para entregar al Departamento del Huila el trazado definitivo de la carretera que debía partir de la ciudad de Neiva hacia el sur en el trayecto entre la población de Gigante y Rioloro, ya que después de haberse vencido el primer plazo que fijó la comisión del Gobierno Nacional, el gobernador del Departamento, doctor Antonio María Paredes, decidió no esperar más tiempo y después de una inspección que hizo

---

<sup>174</sup> Sin firmar, “La organización para carreteras y caminos nales”, *El Tiempo*, 22 de agosto de 1930, Vol. XX, No. 6784, 3.

<sup>175</sup> Es importante anotar que, si bien la ley llegó a regular y normalizar sobre las vías que se debían construir en el país, no significa esto que antes de su expedición no se estuvieran construyendo carreteras. El papel de la ley fue reglar y mediar para una efectiva y ordenada construcción de las vías en el territorio nacional, por lo que muchas de las vías que forman parte de la norma ya habían sido comenzadas.

personalmente y con ayuda de algunos ingenieros departamentales, ordenó reanudar los trabajos que habían sido suspendidos por orden del señor ministro dos meses atrás. La diferencia se basó en que la línea adoptada por los ingenieros del Departamento, en cabeza del doctor Zolio Rivera, para construir la carretera desde el puente sobre la quebrada La Honda, situada pocos kilómetros al sur de Gigante, contaba con curvas que se salían de las especificaciones del Ministerio, ya que no se aceptaban curvas menores de 20 metros de radio, la una de 13 metros de radio y la otra de 14 con una pendiente máxima de 7% para ganar altura del llano de El Potrero, lo cual fue rechazado por los ingenieros nacionales siguiendo las determinaciones del Ministerio.<sup>176</sup> Por otra parte, los ingenieros nacionales preferían una línea que buscaba un camino de herradura ya existente y acortaba la distancia sobre el trazado del doctor Rivera en unos 400 metros, lo que representaba para el Departamento un gran inconveniente, ya que el costo de su construcción sería igual al total de los fondos disponibles para empalmar la carretera del sur con la sección Rioloro a Garzón ya en servicio. Y como lo que se necesitaba era comunicar al Huila con los pueblos del sur, el gobernador, doctor Paredes, y el ingeniero doctor Rivera, decidieron asumir toda la responsabilidad del caso ordenando la inmediata iniciación de los trabajos. De igual manera, la carretera se estaba construyendo con fondos del Departamento, exclusivamente, y se quería seguir el trazado nacional hasta donde los recursos del Departamento lo permitieran. La iniciativa contó con el apoyo de los huilenses, que respaldaron la actitud de gran determinación del gobernador, abiertamente enfocada a establecer comunicación eficiente con el sur del país.

De inmediato comenzaron los trabajos, con tres cuadrillas trabajando en la sección referida, y, tan pronto como fueran concluidos los trabajos del puente sobre la quebrada el Gigante, se trasladaron dos cuadrillas más para trabajar en la prolongación, con un total aproximado de 150 obreros, que se traducía en la terminación del empalme con la sección de Rioloro en

---

<sup>176</sup> Según Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, dichas especificaciones puntualizaban que los trazados de las vías podían tener pendientes muy reducidas, máximo 6%, curvas con un radio mínimo de 30 metros y 8 metros de ancho. Características que hacían aumentar considerablemente la longitud de la vía y ocasionaban altos costos de construcción y mantenimiento. Costos que se fueron reduciendo a medida que las vías cambiaban sus características, gracias a la incursión de vehículos automotores y el desuso de carros de tracción animal. Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 59.

alrededor de solo seis meses, estableciéndose comunicación directa entre Bogotá y Garzón, recorrido que se esperaba apenas tomaría cerca de día y medio. En la construcción del puente sobre la quebrada el Gigante fue significativo el apoyo prestado por los habitantes del municipio homónimo, como, por ejemplo, las ayudas de la señora Virginia de Blanco y don Luis Blanco, que facilitaron maderas y elementos empleados en los trabajos.<sup>177</sup> En junio de 1933 fue inaugurado el puente de Rioloro al sur de la ciudad de Neiva, considerado de suma importancia porque permitía el paso entre Gigante y Garzón. El puente fue bautizado con el nombre de Cándido Leguizamo, en homenaje a un cabo huilense.<sup>178</sup> Y en diciembre de ese año el gobierno dedicó 1.200.000 pesos para el Plan de Carreteras.<sup>179</sup>

Como complemento de la comunicación de Neiva con el sur del Huila, se construyó la carretera Altamira-Pitalito, pasando por Pericongo y Timaná. En el año 1937<sup>180</sup> se proyectó la terminación para el mismo de la sección Pericongo, que comunicaría a Neiva con Pitalito.<sup>181</sup> Así, en noviembre de ese año, saliendo de Altamira, se podría llegar a Pitalito por vía terrestre. La carretera fue construida por una administración delegada, bajo la dirección del doctor Enrique Arciniegas y se consideró una importante pieza para el desarrollo económico del Huila.<sup>182</sup> Finalmente, la conexión Pericongo-Pitalito se inauguró el 10 de enero de 1938, uniendo las dos poblaciones por medio de una carretera con una longitud de 200 kilómetros, que formó parte de la vía que uniría a Bogotá con Pasto, pasando por San Agustín y Buesaco, Nariño. A esta última se le conoció con el nombre de Carretera Bolivariana<sup>183</sup>, iniciada cuatro años antes bajo la gobernación del doctor Benigno Velasco

---

<sup>177</sup> Oliverio L. Borrero, Corresponsal, “PRONTO SE PODRÁ VIAJAR DE BOGOTÁ A GARZÓN EN UN DÍA”, *El Tiempo*, 18 de julio de 1931, Vol. XXI, No. 7109, 6.

<sup>178</sup> Sin firmar, “El puente de Rioloro fue inaugurado en forma solemne antier”, *El Tiempo*, 22 de junio de 1933, Vol. XXIII, No. 7804, 6.

<sup>179</sup> Efraín Estrada, *Sucesos colombianos 1925-1950* (Medellín: Universidad de Antioquia, 1990), 401.

<sup>180</sup> Año en el que las carreteras nacionales ya alcanzaban una longitud de 4524 kilómetros. Efraín Estrada, *Sucesos colombianos 1925-1950* (Medellín: Universidad de Antioquia, 1990), 541.

<sup>181</sup> Agencia, Ariel, “El Huila quedara con una completa red vial dentro de poco”, *El Tiempo*, 31 de mayo de 1937, Vol. XXVI, No. 7381,1.

<sup>182</sup> Restrepo Cano, Corresponsal, “La carretera a Pitalito estará terminada dentro de pocos días totalmente”, *El Tiempo*, 16 de noviembre de 1937, Vol. XXVII, No. 9418, 10.

<sup>183</sup> La Carretera Bolivariana fue un proyecto que buscaba conectar el sur-centro del país con Bogotá. Posteriormente paso a llamarse Troncal del Centro, cuando fue unificada con los sectores del norte de país, Valledupar-Riohacha.

Cabrera y continuada por el gobernador e ingeniero Ricardo Dussan.<sup>184</sup> Respecto a la inauguración de esta carretera, el entonces presidente Alfonso López Pumarejo (1934-1938) se refirió así en un telegrama enviado al gobernador del Departamento del Huila:

“Gobernador. – Neiva. – Complacido correspondo a su telegrama del 8, en que me comunica que acaba de inaugurar en mi nombre la carretera a Pitalito. Al finalizar, mi mandato constitucional, veo con singular satisfacción como se da término a las obras que garantizan la prosperidad de los pueblos y la vida económica y social de la nación y como los departamentos antes olvidados o desdeñados, encuentran bajo el nuevo régimen las oportunidades que les faltaban para desarrollarse normalmente. En los últimos meses mi gobierno, como en los anteriores, me será singularmente grato continuar prestando atención constante a los intereses del Huila. Atento saludo, presidente López.”<sup>185</sup>

Para completar la vía, en octubre de 1940 se inauguró el puente de La Laguna, en jurisdicción del municipio de Pitalito, paso importante para la comunicación de Garzón con el sur occidente del país.<sup>186</sup> En ese mismo año se aprobó un empréstito general de 13.000.000 de pesos, para financiar el grueso de las carreteras nacionales.<sup>187</sup>

Buscando la manera más efectiva, práctica y rápida de construir las vías del país, en el año 1932, en el mes de junio, el ingeniero Daniel Hernández, jefe de la sección de carreteras de Garzón, llegó a Neiva con un equipo de maquinaria, compuesto de niveladoras, escarificadoras, elevadoras de arado, tractores, palas mecánicas, compresores y otras, con el propósito iniciar la construcción de la carretera Neiva-Garzón. Esto se consideró como un avance importante, ya que el uso de maquinaria aceleraría el proceso de construcción dejando atrás

el espectáculo desconsolador de aquellos trabajadores que (...) partían, una a una, al golpe de pesadas almádanas, las piedrecillas innúmeras que forman el macadam

---

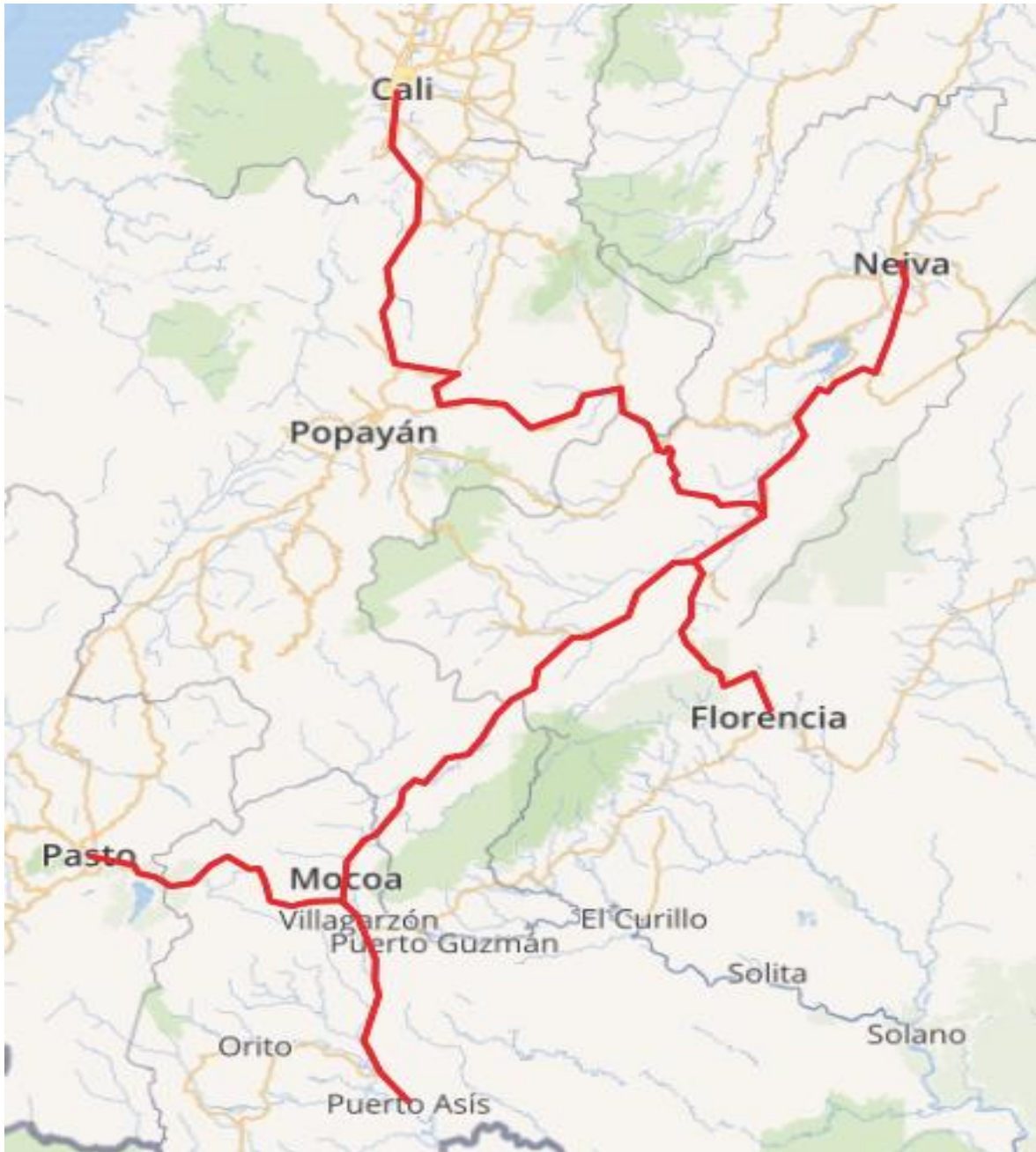
<sup>184</sup> Alonso Muñoz, “Se inauguró la carretera bolivariana hasta Pitalito”, *El Espectador*, 12 de enero de 1938, Vol. V, No. 8805, 6.

<sup>185</sup> García, “Mensaje del presidente López sobre la carretera a Pitalito”, *El Espectador*, 17 de enero de 1938, Vol. V, No. 8809, 6.

<sup>186</sup> Corresponsal, “El puente de La Laguna en Pitalito se inaugura el 13”, *El Tiempo*, 08 de octubre de 1940, Vol. XXX, No. 10431, 10.

<sup>187</sup> Efraín Estrada, *Sucesos colombianos 1925-1950* (Medellín: Universidad de Antioquia, 1990), 616.

de nuestras carreteras; ni aquellos cordones de carretilleros vaciando a las profundas cañadas, una tras otra, las porciones exiguas de tierra contenidas en sus carretillas en el propósito desconsolador de construir los gigantescos terraplenes que forman la explanación de nuestras vías.<sup>188</sup>



Mapa con el trazado del sector Florencia-Neiva. Fuente: Laura Valentina Cardona, “Herramienta MapHub” En: <https://maphub.net/> [Consultada: 20.03.2019]

<sup>188</sup> José Rafael Córdoba, “La maquinaria en la construcción de nuestras carreteras”, *El Tiempo*, 23 de junio de 1932, Vol. XXII, No. 7445, 12.

Otra de las vías que se construyó en el sentido de la interconexión regional fue la carretera Colombia-Baraya. El contrato para comenzar la obra llegó al despacho del gobernador del Huila, el señor Ricardo Dussan B., en diciembre de 1937, firmado por el presidente de la República, Alfonso López Pumarejo (1934-1938) y aprobado por el Consejo de Estado. En él se otorgaba por administración delegada la construcción de la vía. La financiación de la obra estuvo a cargo del Departamento, esperando que los trabajos comenzarán lo más rápido posible.<sup>189</sup> La expectativa era que con la vía aumentara el desarrollo comercial, ganadero y agrícola de la región.<sup>190</sup> Sin embargo, no fue sino hasta 1939 que el Ministerio de Obras Públicas entregó a la nación 17 kilómetros de esta carretera, construida siguiendo las especificaciones dadas por el Ministerio para esta clase de vías. El trayecto entregado formaba parte de la llamada Carretera Bolivariana.<sup>191</sup>

### ***Comunicar a Florencia con el país***

En la década de 1930 una de las prioridades del gobierno nacional era comunicar a Florencia con la capital de la República, por lo que, en septiembre de 1931, el ministro de Gobierno, general Agustín Morales Olaya, en una entrevista para el periódico *El Tiempo* declaró que se estaba construyendo con ayuda de los presos una carretera, que uniría a Bogotá con la capital de la Comisaria de Caquetá pasando por la capital del Huila. Los trabajos comenzaron en Gigante en dirección al sur hacia Rioloro, con una extensión de ocho kilómetros, quedando así comunicada Neiva con Garzón, en donde ya se adelantaban los primeros trabajos para llegar hasta la población de Guadalupe, desde donde la construcción hasta Florencia sería más fácil. Por esta razón se planeó llevar prontamente 400 hombres que iniciaran los trabajos en Gigante.<sup>192</sup>

---

<sup>189</sup> Sin firmar, “La construcción de la vía Colombia-Baraya se iniciará muy pronto”, *El Tiempo*, 11 de noviembre de 1937, Vol. XXVII, No. 9383, 10.

<sup>190</sup> Corresponsal, “Avanzan los trabajos de la carretera de Colombia a Baraya”, *El Tiempo*, 02 de septiembre de 1937, Vol. XXVII, No. 9316, 6.

<sup>191</sup> Nicolás Restrepo Cano, Corresponsal, “El Departamento hizo entrega a la nación de 17 kilómetros de vías”, *El Tiempo*, 06 de enero de 1939, Vol. XXVII, No. 9798, 11.

<sup>192</sup> Sin firmar, “Es un hecho la comunicación por ruedas con el Caquetá”, *El Tiempo*, 03 de septiembre de 1931, Vol. XXI, No. 7156, 3.

Como obra complementaria, a mediados de 1936, se inició la construcción de un puente sobre la quebrada La Honda, que en época de invierno se inundaba haciendo imposible viajar desde Neiva a Garzón. El puente era metálico y fue montado por el señor Pablo Murcia, quien era un hábil operario de ese tipo de trabajos, bajo la dirección del ingeniero Julio Manrique, jefe de la zona de carretera correspondiente a Neiva. Fue entregado por el Ministerio de Obras Públicas e inicialmente se planeó que estaría listo en aproximadamente 10 días.<sup>193</sup> El puente no fue inaugurado hasta el 17 de octubre de ese año.<sup>194</sup> Sobre esta misma vía habría sido montado con antelación otro puente, en 1932, ubicado sobre el río Arenoso.<sup>195</sup>

En diciembre de 1932, la construcción de la carretera entre Garzón y Florencia tenía alrededor de 1500 obreros, y se proyectaba pronto iba a pasar a 2000, con el fin de llegar a Altamira en dos meses; una vez allí se debía terminar de construir el puente de Yunguita, que tenía 103 metros de luz. Del sector de Altamira al de Gabinete los trabajos se adelantaban de manera satisfactoria, por lo que se proyectaba que el trayecto se pudiera dar al servicio en el mes de febrero del año 1933. El tramo de Gabinete a Sucre era considerado de muy difícil construcción, para la fecha se estaban apenas instalando campamentos con el fin de comenzar lo más pronto posible. De Sucre a Venecia se estaban desarrollando trabajos en toda la extensión proyectándose su terminación también para el mes de febrero.<sup>196</sup> En 1934 la zona de Florencia recibió una partida de 96.000 pesos para la continuación de las obras, cifra que se calculó teniendo en cuenta la longitud de cada vía derivada y el número total de kilómetros que debía atender cada una; esto como resultado de un informe dado por el director de carreteras y ferrocarriles, doctor Enrique Uribe Ramírez, al ministro de Obras Públicas sobre las obras del año 1933 y el programa de vías para el año 1934, junto con las cantidades de dinero que iban a ser invertidas en ellas.<sup>197</sup>

---

<sup>193</sup> Nicolás Restrepo Cano, Corresponsal, “El puente sobre la quebrada ‘La Honda’ está siendo montado”, *El Tiempo*, 14 de julio de 1936, Vol. XXVI, No. 8906, 6.

<sup>194</sup> Nicolás Restrepo Cano, Corresponsal, “El 17 será inaugurado el puente ‘La Honda’ entre Neiva y Garzón”, *El Tiempo*, 12 de octubre de 1936, Vol. XXVI, No. 8996, 6.

<sup>195</sup> Corresponsal, “El puente del arenoso en la vía de Garzón a Neiva está en servicio”, *El Tiempo*, 23 de diciembre de 1932, Vol. XXII, No. 7627, 9.

<sup>196</sup> Sin firmar, “En dos meses habrá tráfico por ruedas hasta Florencia”, *El Tiempo*, 03 de diciembre de 1931, Vol. XXII, No. 7607, 1.

<sup>197</sup> Sin firmar, “Cuales son las vías que se construirán en el año 1934”, *El Tiempo*, 20 de noviembre de 1933, Vol. XXIII, No. 7954, 1.

En función de la interconexión de las poblaciones del sur, en 1934 se comenzó a prestar gran atención a las vías que se tenían iniciadas en la más distante y extensa zona sur del país. Entre ellas la que iba de Polonia<sup>198</sup> a Neiva, y de ésta al puerto de Venecia sobre las cabeceras del río Orteguaza. Y la carretera Pasto-Puerto Asís, pasando por Mocoa, que había sido de mucha utilidad durante el conflicto internacional con Perú (1932-1933)<sup>199</sup>, cuando apenas era un camino de herradura, por lo que desde el Ministerio de Obras Publicas se le dedicó mucha atención para ensancharla y habilitarla para el paso de automóviles.<sup>200</sup>

Con el objetivo de intercomunicar todas las regiones del sur del país, como Putumayo y Caquetá más allá de Florencia, en octubre de 1932 se inició la construcción de un camino carretable que partiera de Campoalegre, lugar situado entre Florencia y Garzón y terminara en San Vicente, sobre las cabeceras del río Caguán, cuyas aguas permiten la navegación en lanchas hasta la desembocadura en el Caquetá. Esto facilitaría la comunicación del Alto y Bajo Putumayo con Bogotá, pues la desembocadura del río Caquetá permitía la navegación hasta La Pedrera,<sup>201</sup> ubicada sobre la margen derecha del río Caquetá, en el actual Departamento del Amazonas. Sitio donde aconteció una escaramuza entre el 10 y 12 de julio de 1911, en el marco del conflicto Colombo-peruano (1932-1933). En el enfrentamiento hubo participación de 480 soldados peruanos dirigidos por el coronel Oscar Benavides, quienes vencieron a la tropa colombiana de 50 efectivos, encabezada por el general Isaías J. Gamboa. La poca cantidad de soldados colombianos en el enfrentamiento es una muestra de cómo afectaba la efectividad estatal la falta de vías de comunicación con los territorios apartados. La población pertenecía a la Intendencia del Caquetá, cuya integración a territorio peruano había sido pretendida por ese país desde el siglo XIX. Dicha circunstancia avivó la vieja animosidad sostenida por ambos Estados con relación a la soberanía exclusiva sobre amplios territorios fronterizos.<sup>202</sup> Años más tarde, en 1945 se decretó una comisión de estudios y

---

<sup>198</sup> Población situada al norte de Neiva cercana a la población de Villavieja y Aipe, pueblos situados a margen del río Magdalena.

<sup>199</sup> Descrito en el primer capítulo de este trabajo.

<sup>200</sup> Sin firmar, “Avanzan los trabajos de la vía de Pasto a Puerto Asís”, *El Tiempo*, 04 de abril de 1934, Vol. XXIV, No. 8085, 3.

<sup>201</sup> Sin firmar, “Termina pronto la vida directa de Bogotá al Bajo Putumayo”, *El Tiempo*, 05 de marzo de 1933, Vol. XXIII, No. 7697, 3.

<sup>202</sup> Andrés López y Marisol Valle Graciano, “Una coyuntura que conmocionó a Colombia: el conflicto con el Perú. Percepciones en el archivo de Carlos E. Restrepo (1932-1934). *TEMPUS Revista en Historia General* (segundo semestre 2017): 84-120.



proyectos para una carretera que debía conectar a Florencia, capital de la comisaria del Putumayo con Florencia. Dicha comisión estaba integrada por un ingeniero jefe, cuyo sueldo era de 600 pesos y un ayudante con 450 pesos de sueldo. Con esta vía se pretendía que el desarrollo llegara a regiones inexploradas e inexploradas del territorio colombiano.<sup>203</sup>

La preocupación por comunicarse con la Amazonía colombiana nació del conflicto surgido con Perú (1932-1933), debido a que, gracias a la falta de comunicación con esta parte del país, la soberanía nacional se vio amenazada. Entonces se comprendió que:

El espíritu nacional, la idiosincrasia colombiana, las costumbres y tradiciones no se imponen si no por la colonización colombiana. El respeto a nuestras autoridades y el amor a nuestra patria en esos territorios no arraigara mientras el elemento colombiano no supere en número al hostil elemento peruano.<sup>204</sup>

Para la defensa y colonización se necesitaban vías de comunicación, y a la sazón se planteó que una de las maneras más prácticas para llegar a la Amazonia en ese momento, era a través del río Putumayo, al cual se podía llegar de dos maneras. La primera era a través de la vía que salía de Neiva, pasando por Garzón y Florencia, continuando por el río Orteguzza hasta el río Caquetá llegando por este a La Tagua para atravesar el Putumayo y llegar a un sitio llamado Caucayá hoy conocido como Puerto Leguizamo, esta vía se planteó con las siguientes longitudes: Neiva-Garzón, 107 kilómetros; Garzón-Florencia, 126 kilómetros<sup>205</sup>; Florencia-Puerto Arango (sobre el río Orteguzza)- La Tagua, 260 kilómetros; La Tagua-Cuacayá, 25 kilómetros, con un total de 518 kilómetros. La otra forma de acceder era por el occidente colombiano, por la vía de Popayán-Pasto-Mocoa-Puerto Asís. Con una distancia total de 482 kilómetros, divididos así: Popayán-Pasto 268 kilómetros; Pasto-Mocoa 120 kilómetros; Mocoa - Puerto Asís 94 kilómetros.<sup>206</sup> Gracias a estas inquietudes se

---

<sup>203</sup> Sin firmar, "Gran Carretera entre Florencia y Mocoa se hará", *El Tiempo*, 17 de mayo de 1945, Vol. XXXV, No. 12097, 8.

<sup>204</sup> Ricardo Arboleda, "La vía más corta al Putumayo", *El Tiempo*, 06 de octubre de 1932, Vol. XXII, No. 7549, 12.

<sup>205</sup> Vía que en 1933 era solo un camino de herradura. Ariel, corresponsal, "Continúan los preparativos bélicos del gobierno. El plan de obras de defensa se está cumpliendo estrictamente", *El Colombiano*, 10 de enero de 1933, Vol. XXII, No. 5871, 5.

<sup>206</sup> Ricardo Arboleda, "La vía más corta al Putumayo", *El Tiempo*, 06 de octubre de 1932, Vol. XXII, No. 7549, 12.



### *Comunicación con el Océano Pacífico*

Por otra parte, y sirviéndose de lo dispuesto en la Ley 88 de 1931, el 11 de enero de 1936 el presidente Alfonso López Pumarejo (mandato 1934-1938), sancionó la Ley 3 de 1936<sup>207</sup> mediante la cual se adicionaron nuevas disposiciones a la Ley 88. Se incorporaron así a la red nacional de vías de comunicación, el sector Ocaña-Carmen-Valledupar, con un ramal al río Magdalena en el sitio que los técnicos consideraron más adecuado en la Troncal del Centro; y en las transversales las vías Chiquinquirá-Arcabuco; Manizales-Risaralda; Quibdó-Istmina (la que de Altamira empalmaría con la carretera Popayán-Pasto) y la de Socorro-Galán (que empalmaría con la vía a Barrancabermeja); entre otras. Además, el gobierno nacional podría disponer de 1.000.000 pesos para la construcción de estas vías de comunicación.<sup>208</sup>

En ese orden de ideas, el Departamento del Huila tenía interés por encontrar paso al océano Pacífico, con el fin de poder hallar una salida al café allí producido por ser su principal artículo de exportación. En 1925 la mitad del café en Colombia se exportaba por Barranquilla y solamente un 30% por Buenaventura, gracias a la gran utilización que se hacía del río Magdalena y a la falta de otras vías de comunicación. Situación que cambió con la intensificación de la construcción de carreteras y ferrocarriles, y mediante la adecuación de la capacidad de embarque y manejo de los puertos marítimos, lo que produjo un cambio radical en la orientación y volúmenes de comercio. Así en 1950 se exportó por Buenaventura el 64% del café y por Barranquilla el 29.7% y para 1960 solamente salió por este último puerto el 3.5% y por Buenaventura el 88.6%. Esto explica además el incremento de vías de comunicación, por el hecho haberse consolidado la zona occidental del país como área cafetera principal.<sup>209</sup> En el departamento del Huila la industria cafetera fue iniciada por grandes propietarios del norte, en haciendas de arrendatarios y jornaleros similares a las del sur del Tolima. Pero con el tiempo se fueron desarrollando importantes concentraciones parcelarias de menor tamaño que las haciendas.<sup>210</sup> La función de las vías de comunicación,

---

<sup>207</sup> República de Colombia, Ministerio de Justicia, Ley 3 de 1933. En: Suin Juriscol, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1557599> [Consulta: 04.03.2019]

<sup>208</sup> Sin firmar, “Un vasto plan de nuevas vías de comunicación se realizará próximamente”, *El Tiempo*, 21 de enero de 1936, Vol. XXV, No. 8736, 3.

<sup>209</sup> Absalón Machado, *El café: de la aparcería al capitalismo* (Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1988), 287-289.

<sup>210</sup> Mariano Arango, *El café en Colombia 1930-1958* (Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1982), 83.

en particular de los ferrocarriles, había sido hasta el periodo de 1930 la de integrar las áreas cafeteras con los puertos de embarque para el exterior, lo que configuraba un sistema centrífugo de la infraestructura de transportes que apenas marginalmente vinculaba los mercados internos.<sup>211</sup> Tanto que sin café el ferrocarril no hubiera sido económicamente posible, y el café no se hubiera podido expandir antes de ese momento histórico sin ferrocarriles.<sup>212</sup> En palabras de Salomón Kalmanovitz: “(..) El significado económico del café fue enorme: generó el más grande excedente económico hasta entonces conocido en la historia del país, el cual se expresó en divisas que sirvieron para financiar el capital fijo de la industria que venía surgiendo en otras partes del país.”<sup>213</sup>

Otros excedentes se utilizaron para financiar la infraestructura de transporte, que por su lado terminó por unificar el mercado interior colombiano, pudiéndose financiar así la construcción de las troncales de todo el país. Una de las características del café como artículo de mercado era que resistía los altos costos de transporte del país, los cuales fueron haciéndose más razonables gracias a las conexiones que se iban construyendo, especialmente desde los centros productores del grano con el río Magdalena o alguno de los océanos. Otra de las razones que explicaría por qué en los lugares de producción cafetera se construía mayor cantidad de vías, es que la Federación Nacional de Cafeteros logró que el gobierno nacional aprobara que algunos impuestos derivados del mercado del café no entraran en el cofre común del Estado ni beneficiaran a todos los colombianos, sino que fueran aprovechados por la Federación en educación, investigación y financiamiento de vías y salubridad en las regiones donde se cultivaba el grano.<sup>214</sup> Además, el desarrollo industrial estuvo estrechamente ligado al despegue cafetero<sup>215</sup>, gracias al excedente de capital que generó el grano. En cuanto al transporte interno del grano, la Federación de Cafeteros realizó grandes esfuerzos por disminuir los costos de transporte interno. En los años 1930-1934 los esfuerzos

---

<sup>211</sup> José Antonio Ocampo, *Historia económica de Colombia* (Bogotá: Siglo Veintiuno Editores, 1987), 196.

<sup>212</sup> José Alvear Sanín, *Desarrollo del Transporte en Colombia 1492-2007* <https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/Historia>, [consultada: 20.03.2019], 238.

<sup>213</sup> Salomón Kalmanovitz, *Nueva historia económica de Colombia* (Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2010), 122.

<sup>214</sup> Salomón Kalmanovitz, *Nueva historia económica de Colombia* (Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2010), 122-125.

<sup>215</sup> Salomón Kalmanovitz, *Nueva historia económica de Colombia* (Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2010), 197.

en este sentido estuvieron dirigidos a los fletes ferroviarios, que dependían de los gobiernos nacional y departamentales luego otorgarían énfasis a la construcción de carreteras. Y con respecto al transporte externo fue centro de preocupación de la Federación sobre todo a partir de 1934.<sup>216</sup>

El café significó para la economía colombiana, en efecto, la integración al comercio internacional, lo que representó un progreso, aunque no fue suficiente para acelerar el crecimiento económico total de Colombia en el periodo.<sup>217</sup> Aunque entre 1905 y 1937 el comercio del país enfrentó una época dorada de fuerte expansión, ya que, a pesar de la Gran Depresión, los volúmenes del café colombiano mantuvieron su crecimiento por algunos años posteriores a la crisis mundial.<sup>218</sup> El café fue el único producto que logró estabilizar el crecimiento económico a través de las exportaciones hacia el exterior. E internamente integró económica y físicamente las regiones mediante la apertura de vías de transporte terrestre.<sup>219</sup> Retomando el caso del cultivo del café en el Departamento del Huila, éste data de 1862, cuando el doctor Rafael Parga estableció las primeras plantaciones en lo que hoy son los municipios de Colombia y Dolores, en ese entonces pertenecientes al Estado Soberano del Tolima. Alrededor de 1890 la Compañía Duran Ángel fundó la Hacienda Laboyos en Pitalito; don Miguel Cano, fundó la de La Aguada en Gigante; don Eustorgio Trujillo, en representación de García y Trujillo, estableció los cafetales de La Humareda y El Castel en lo que hoy es Aipe. Para el año 1932 Duque Jiménez caracterizó las zonas cafeteras del Huila así:

Tiene este Departamento dos zonas cafeteras perfectamente delimitadas: La primera que está situada en las ramificaciones de la Cordillera Oriental y en los flancos de los ríos que en ella nacen, produce más de las dos terceras partes del café de todo el departamento y todavía ofrece vastas extensiones de su cultivo. En esta zona que está servida por la carretera del sur hasta El Gigante, y por la del

---

<sup>216</sup> Mariano Arango, *El café en Colombia 1930-1958* (Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1982), 136-137.

<sup>217</sup> Salomón Kalmanovitz, *Nueva historia económica de Colombia* (Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2010), 138.

<sup>218</sup> Salomón Kalmanovitz, *Nueva historia económica de Colombia* (Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2010), 179.

<sup>219</sup> Eva Sandrín García Charris, "El café: eje articulador en el desarrollo económico del territorio colombiano a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX," *Epokhe* 7 (2014): 39-45.

norte hasta Baraya, se encuentran las plantaciones de los municipios más productores: Neiva, La Unión, Baraya, San Juanito, El Gigante, Garzón y demás situados en la margen derecha del río Magdalena. La segunda zona más fértil pero menos extensa y cultivada que la anterior, se encuentra en las ramificaciones de la Cordillera Central y en ellas están las plantaciones de los municipios de la banda izquierda del Magdalena. Esta zona es de gran provenir sobre todo cuando se construyan las carreteras que hoy se proyectan para unir a esta capital y a Palermo con El reino, Iquira, Carnicerías, La Plata y demás municipios que la forman, lo mismo que cuando se un hecho la carretera entre La Plata y el Departamento del Valle, justa aspiración de los habitantes de esa región.<sup>220</sup>

La construcción de la vía hacia el Pacífico se planteó, por tanto, en la época, como una salida corta, rápida y económica al exterior, que permitiría colocar un mejor precio al café producido; además se podrían adquirir los artículos de importación necesarios para la expansión económica de la región a un mejor precio que el ofrecido al ser ingresados por el Atlántico. Por lo que se planeó la construcción de la Troncal Transversal, vía que básicamente comunicaría a Neiva con el Pacífico. Se propusieron, entonces, relacionadas con dicha Troncal, tres vías: Garzón-La Plata-Popayán; Garzón-La Plata-Caloto-Cali y Neiva-Palermo-Palmira. La primera de las opciones fue descartada por ser la más larga, la más costosa y con más inconvenientes. La vía Garzón-La Plata-Caloto-Cali contaba con una longitud de 200 kilómetros, subiendo hasta una altura de 4.200 metros; siendo la distancia de Caloto a Cali de 56 kilómetros, por lo que la longitud total de esa vía, desde Garzón a Cali sumaba 256 kilómetros, de los cuales para el momento había ya construidos en terreno plano, en el Valle del Cauca, 39 kilómetros, requiriéndose sin embargo dos puentes, uno sobre el río Cauca y otro sobre el río Magdalena. En 1946 se destinó a esta vía, (que temporalmente se definió no pasaría por Caloto sino por Corinto) la suma 200.000 pesos.<sup>221</sup>

---

<sup>220</sup> José Chalarca, *La caficultura en el Huila. Historia y desarrollo* (Bogotá: Común Presencia Editores, 2000), 11-12.

Salomón Kalmanovitz, *Nueva historia económica de Colombia* (Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2010), 179.

<sup>221</sup> Sin firmar, “Fue aprobado el Plan de Carreteras”, *El Tiempo*, 19 de enero de 1946, Vol. XXXV, No. 12344, 1.

La carretera Neiva-Palermo-Palmira conllevaba por su parte una longitud total de 176 kilómetros, ascendiendo hasta una altura de 3.800 metros; de Palmira a Cali solo habían construidos con anterioridad 17 kilómetros, por lo que la longitud total de la vía sumaría 193 kilómetros. Desde Neiva hasta Cali esta ruta ya tenía construidos en el Departamento del Huila alrededor de 35 kilómetros que habían costado cerca de 300.000 pesos, estando para entonces ya construidos los puentes sobre el río Cauca y Magdalena. Se consideró, en el momento que esta sería quizás la mejor opción, pues resultaba la más económica, la más corta y la que beneficiaría a la mayor cantidad de habitantes y a la mayor extensión de tierra productiva, puesto que todo el comercio del sur del Tolima y norte del Huila, que con anterioridad se abastecía en Girardot, pasaría a abastecerse en Neiva.<sup>222</sup> Sin embargo, finalmente la comunicación de Neiva con el Océano Pacífico terminó construyéndose por la zona de Caloto.

Así las cosas y habiendo quedado establecida la comunicación directa entre Garzón y Bogotá, Garzón se tornó en un punto significativo de interconexión regional y nacional, porque allí se encontraban el sur y el norte del Departamento del Huila, se comunicaba el sur centro del país con la capital de la República, Bogotá, y también salía de allí una de las transversales más importantes de la red vial nacional, la anteriormente mencionada Garzón-La Plata-Caloto-Cali, vía ésta que en 1931 era apenas un camino de herradura, pero que desde entonces se consideró a futuro de vital importancia, porque permitiría la comunicación del Huila con el Océano Pacífico, llegando hasta Buenaventura.<sup>223</sup>

Iniciando el año de 1940 se inauguró un puente sobre el río Magdalena, en La Isla, lo que significó el principio de la carretera Palermo-Palmira.<sup>224</sup> El puente fue inaugurado el 11 de febrero de 1940, con el nombre puente general Francisco de Paula Santander, en conmemoración del centenario del fallecimiento del general. Al acto inaugural asistieron el presidente de la República, Eduardo Santos (1938-1942), algunos ministros del despacho, los

---

<sup>222</sup> Luis A. Lara R., “La carretera del Huila al Valle del Cauca”, *El Tiempo*, 22 de mayo de 1931, Vol. XXI, No. 7052, 8.

<sup>223</sup> Oliverio Lara Borrero, “La importancia de la vía de Neiva-Palmira para el Huila”, *El Tiempo*, 12 de mayo de 1931, Vol. XXI, No. 7042, 6.

<sup>224</sup> Nicolás Restrepo Cano, Corresponsal, “Pronto estará terminado el magnífico puente de La Isla en el Magdalena”, *El Tiempo*, 30 de enero de 1940, Vol. XXIX, No. 10182, 10.

cuales arribaron en un avión de la Scadta, que aterrizó en el aeródromo de Neiva.<sup>225</sup> Ese mismo febrero de 1940, el presidente Santos se comprometió a construir toda la carretera que comunicaría al Departamento del Huila con el Océano Pacífico, por la zona Palermo-Palmira.<sup>226</sup> Promesa que al cabo no fue cumplida, pues como se dijo anteriormente, la vía que terminó por comunicar a Neiva con el Océano Pacífico, fue la de Garzón-La Plata-Caloto-Cali.

Ampliando el caso de esta última, ha de anotarse aquí que el 20 de agosto de 1938, se inauguró la carretera Garzón-La Plata, con una extensión de 58 kilómetros. Esta vía permitió una comunicación fácil y rápida con regiones agrícolas y ganaderas; estuvo a cargo del ingeniero doctor Pío Poveda, y su construcción y diseño buscó responder a la necesidad de un mayor flujo de tránsito más pesado, permitiendo así mayor tránsito de automóviles y mercancías, traduciéndose esto en intercambio y dinamización económica.<sup>227</sup>

En 1937 la red vial nacional alcanzaba los 4.524 kilómetros, lo que significó que, para poder alcanzar la proyección técnica avizorada para el siguiente año, la red debía aumentar en 1.139 kilómetros. De los 1.139 kilómetros por construirse 12 kilómetros le correspondían a la zona de Florencia, en las obras de Garzón-Venecia y Altamira a empalmar con la vía Popayán-Pasto; 82 kilómetros a la zona de Neiva, en las vías de Polonia-Garzón, Neiva-Palermo, Puerto Seco-La Plata, Neiva-Tello, Estación Castilla-Chaparral, Camino del Carmen y Garzón-La Plata-Caloto; 185 a la de Riohacha, en las vías Riohacha-Valledupar-Fundación y Santa Marta-Sierra Nevada.<sup>228</sup> Además, como complemento a la integración de la región sur del país a las dinámicas nacionales, en agosto de 1939 se había terminado el trazado de la carretera Venecia-Tres Esquinas. De la construcción de esa vía dependía el mejor desenvolvimiento económico de la región del Caquetá, aún más después de que el río

---

<sup>225</sup> Restrepo Cano, Corresponsal, “El 11 de los corrientes será la inauguración del puente General Santander”, *El Tiempo*, 02 de febrero de 1940, Vol. XXX, No. 10183, 10.

<sup>226</sup> Restrepo Cano, Corresponsal, “El actual gobierno construirá la vía Neiva-Palermo-Palmira”, *El Tiempo*, 12 de febrero de 1940, Vol. XXX, No. 10195, 1.

<sup>227</sup> Nicolás Restrepo Cano, “La carretera de La Plata a Garzón será inaugurada mañana”, *El Tiempo*, 20 de agosto de 1938, Vol. XXVII, No. 9662,6.

<sup>228</sup> Sin firmar, “4.524 kilómetros mide hoy la red de carreteras nacionales”, *El Tiempo*, 11 de octubre de 1937, Vol. XXVII, No. 9355, 3.



Orteguaza estuviera pasando por una sequía que llegó a paralizar la navegación, siendo hasta la época el único medio de transporte y movilización que comunicaba aquella lejana zona.<sup>229</sup> En enero de 1946 fue aprobado un nuevo plan de carreteras, mediante el cual se destinaron 15.000.000 pesos, dinero proveniente del empréstito autorizado por la ley 17 de 1945, para la construcción de nuevas vías según el plan del ministro de Obras Públicas, doctor Álvaro Díaz. Se buscaba la construcción de grandes troncales nacionales y carreteras de carácter urgente para el país. El plan fue elogiado por el presidente Alberto Lleras Camargo, gracias a que fue concebido con una visión nacional, procurando llevar de un extremo a otro del país las comunicaciones, base entendida como sinónimo de un buen desarrollo económico. Del presupuesto inicial fueron invertidos 4.000.000 pesos en la mecanización, es decir, en la compra de máquinas modernas de construcción que permitieran la optimización de las obras. Estos equipos fueron comprados en Estados Unidos. Además, para las carreteras en la zona sur del país, lo que en su momento se llamó la Troncal del Sur, se destinó un empréstito de 1.200.000 pesos, suma con la que se esperaba la aceleración de los trabajos en la zona de ampliación y rectificación de Guadalupe-Florencia, y la construcción de la vía de la capital del Caquetá hasta Tres Esquinas, sector que una vez terminado permitiría la continuación de las obras hacia La Tagua, en donde la carretera se conectaría con los ríos del sur, quedando así unido el centro del país con la región del Amazonas.<sup>230</sup> Es posible notar que 15 años después de ser decretada la Ley 88 de 1931 que legisló sobre las vías troncales nacionales todavía se designaban fondos para su construcción, lo que evidentemente se relacionó con la atomización de recursos demandados por poderes políticos y élites y caudillos regionales, tal como se comentó en páginas precedentes de la presente monografía.

### ***Sector Valledupar-Riohacha***

El otro *sector* de la Troncal del Centro fue el de Valledupar-Riohacha. Perteneciente a la *zona de Fonseca*, sus vías principales eran las de Riohacha-Valledupar-El Banco y Valledupar-Fundación. Nombre que fue cambiado en el año 1938, por el de *zona de Riohacha*, comprendiendo las vías Riohacha-Valledupar-Fundación y Santa Marta-Sierra

---

<sup>229</sup> Escobar, Corresponsal, “Se termino el trazado de la carretera entre Venecia y Tres Esquinas”, *El Tiempo*, 22 de agosto de 1939, Vol. XXVIII, No. 10023, 10.

<sup>230</sup> Sin firmar, “Fue aprobado el Plan de Carreteras”, *El Tiempo*, 19 de enero de 1946, Vol. XXXV, No. 12344,

Nevada.<sup>231</sup> Estas vías, se pensó cuando fueron diseñadas, que permitirían la comunicación del norte con el centro del país y con la capital de la República a través de la carretera Ocaña-Valledupar, misma que fue iniciada en 1937.<sup>232</sup>

El 31 de diciembre de 1929 el presidente Miguel Abadía Méndez (en el poder 1926-1930), firmó un decreto por medio del cual se asignaba a cada obra personal para atender los trabajos. A la carretera Fundación-Valledupar-Riohacha le fueron asignados 300 pesos, bajo la dirección del ingeniero administrador Daniel Hernández.<sup>233</sup> En octubre de 1931 se propuso al gobierno nacional desde la prensa que el producto de la venta de las perlas que fueran extraídas en Riohacha, cuyo valor pasaba los 100.000 pesos, se invirtiera en la terminación de la carretera Riohacha-Valledupar.<sup>234</sup>

---

<sup>231</sup> Sin firmar, “4.524 kilómetros mide hoy la red de carreteras nacionales”, *El Tiempo*, 11 de octubre de 1937, Vol. XXVII, No. 9355, 3.

<sup>232</sup> Lozano, Corresponsal, “Se inició ya el trabajo de la carretera que ira de Ocaña a Valledupar”, *El Tiempo*, 22 de febrero de 1937, Vol. XXVII, No. 9120, 6.

<sup>233</sup> Sin firmar, “Ayer fueron reorganizadas algunas de las principales vías nacionales”, *El Tiempo*, 01 de enero de 1930, Vol. XIX, No.6557, 16.

<sup>234</sup> Tal como se hacía con la terminación de la carretera Popayán-Pasto, con un 50% del producto de los ferrocarriles del Pacífico y Central del Norte, y la participación correspondiente en las explotaciones petrolíferas del territorio del Carare, en Santander, con el producto de las esmeraldas que se extraían de allí. Sin firmar, “La carretera Riohacha-Valledupar es una de las más interesantes”, *El Tiempo*, 17 de octubre de 1931, Vol. XIX, No. 7200, 14.



Mapa con el trazado del sector Valledupar-Riohacha. Fuente: Laura Valentina Cardona, “Herramienta MapHub” En: <https://maphub.net/> [Consultada: 20.03.2019]

En agosto de 1934 fue inaugurada la carretera Fundación-Valledupar. Al acto de formalización asistieron el gobernador del Magdalena, el inspector de Obras Públicas Departamentales, el contralor y el tesorero general del Departamento.<sup>235</sup> Dos años más tarde, el 15 de enero de 1936, se iniciaron los trabajos de construcción en un sector faltante para unir a estas dos poblaciones con las de Caracolí-Camperucho, obra esta última a cargo del ingeniero Castro.<sup>236</sup> En ese mismo año en el mes de noviembre, se destinaron 20.000 pesos para la construcción de un puente sobre el río Calancala, en la frontera de La Guajira y la provincia de Padilla. La construcción del puente permitiría la comunicación sin interferencias entre esa región y el resto de la República, ya que en épocas de invierno el puente disponible con anterioridad se inundaba, quedando Riohacha totalmente incomunicada.<sup>237</sup>

Con el fin de establecer una conexión entre Valledupar y el río Magdalena, en noviembre de 1938 el Consejo Nacional de Vías aprobó el trazado de la carretera Sabanalarga-Manatí en el Departamento del Atlántico, pasando por las poblaciones de Leña, Cascajal y otros lugares poblados del Departamento. Se tuvo la intención de que más adelante fuera construido el ramal Cascajal-Ponedera, quedando así establecida la comunicación terrestre con el río Magdalena. Todo eso teniendo en cuenta que ese mismo año sería dada al servicio la carretera Valledupar-Salamina, población ubicada sobre la margen oriental del río Magdalena. Sin embargo, bajo concepto del ingeniero doctor Teodosio Moreno, la carretera a Manatí por el costado occidental del río Magdalena sería impracticable por diferentes razones, entre ellas lo costoso de su construcción.<sup>238</sup> Para solventar este inconveniente, el 15 de junio de 1941 se inauguró la carretera Sabanalarga-Cascajal-Leña, construida por la administración Lafaurie. Esta vía estableció comunicación directa entre Barranquilla y Puerto Giraldo, ubicado sobre la margen izquierda del río Magdalena, punto desde el cual se planeaba establecer comunicación (por medio de Ferry) hasta Salamina, lugar comunicado ya por una vía

---

<sup>235</sup> Corresponsal, “La vía Valledupar a fundación va a ser inaugurada en agosto”, *El Tiempo*, 28 de julio de 1934, Vol. XXIV, No. 8199, 6.

<sup>236</sup> Sin firmar, “Ayer se inauguraron ocho kilómetros de la carretera de El Mortiño”, *El Tiempo*, 03 de enero de 1936, Vol. XXV, No.8718, 8.

<sup>237</sup> Sin firmar, “20.000 para construir un puente sobre el rio Calancala en Riohacha”, *El Tiempo*, 06 de septiembre de 1936, Vol. XXVI, No. 8960, 3.

<sup>238</sup> Goenaga, Corresponsal, “El consejo de vías aproo la carretera de Sabanalarga-Manatí”, *El Tiempo*, 25 de noviembre de 1938, Vol. XXVII, No. 9758, 10.

terrestre con Fundación, Valledupar y Riohacha, circunstancia que conectaría gran parte de la región caribe colombiana con el sur-centro del país.<sup>239</sup>

Es preciso anotar que las vías en esta parte del país se construyeron más por necesidades surgidas en el momento que por una planeación genuina o preocupación manifiesta del gobierno central por comunicar e integrar territorialmente. Las necesidades más evidenciadas por el gobierno central estribaron mayormente en establecer presencia estatal en regiones quizá más apartadas del territorio nacional, y sobre todo en diversificar y comercializar productos que se producían en los territorios del centro del país, específicamente el café, que para entonces despuntaba como el producto estrella de la economía colombiana, y que demandaba financiar obras de infraestructura para colocar a Colombia en el mapa de la economía internacional exportadora.

Por otra parte, el norte del país se hallaba quizás técnica y vialmente más integrada por disposición e interés estatal, no con Valledupar y La Guajira, sino con Cartagena y Barranquilla, ciudades para entonces protagonistas en las relaciones establecidas con el noroccidente colombiano, de tradición minera desde el siglo XIX y cafetera desde inicios del siglo XX, mediante su conexión vial a través de la Troncal de Occidente, lo mismo que con el extranjero en su calidad de ciudades portuarias.

---

<sup>239</sup> Goenaga, Corresponsal, “El quince se inaugura la gran carretera a puerto Giraldo”, *El Tiempo*, 09 de junio de 1941, Vol. XXXI, No. 10671, 14.

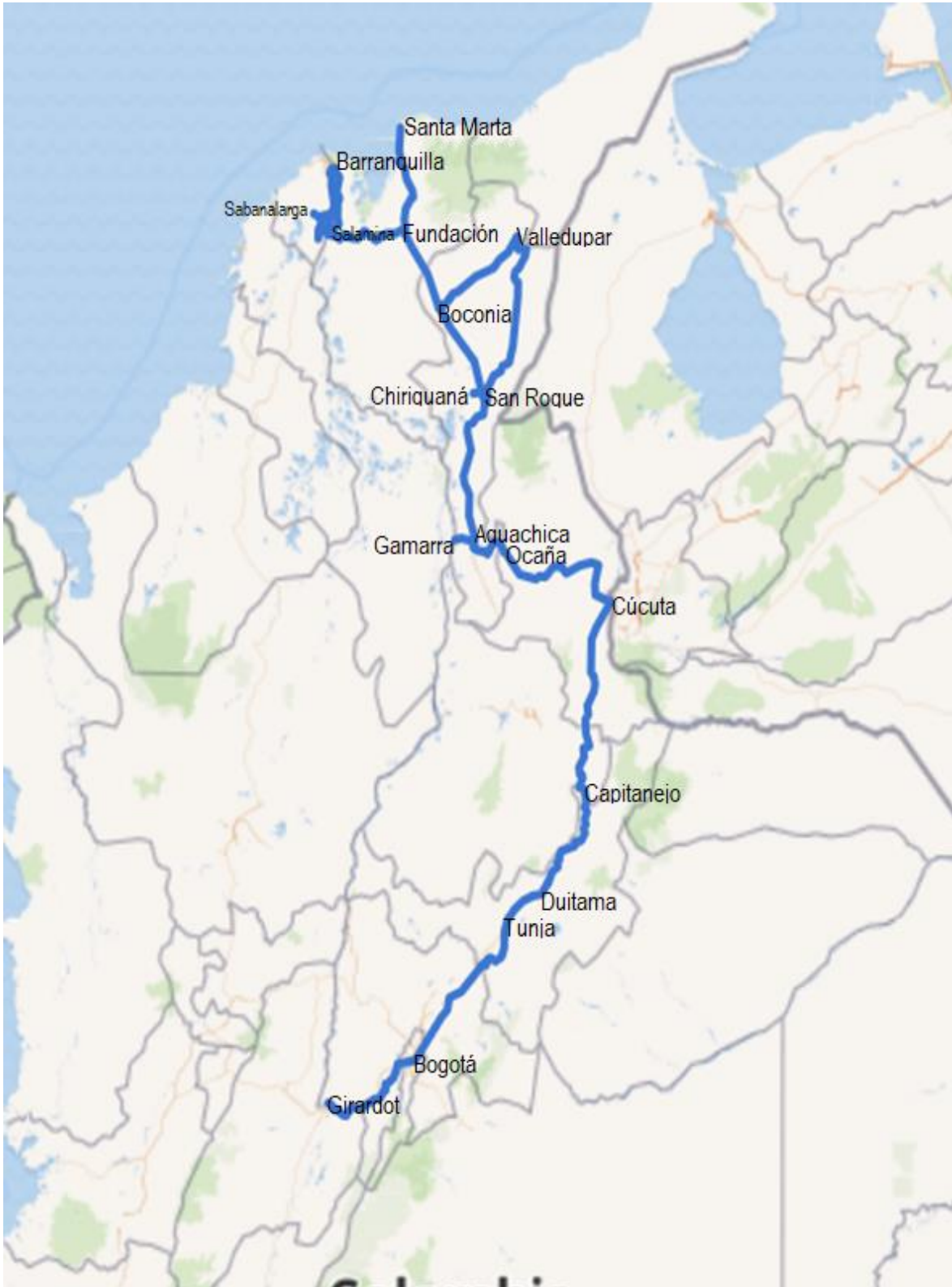
## **En defensa de la soberanía nacional: del altiplano a la selva, la Troncal del Oriente**

La Troncal Oriental cruza el territorio nacional de sur a norte, desde el centro del país hasta la Costa Caribe; parte de Girardot, Cundinamarca y termina en Santa Marta, Magdalena y Barranquilla, Atlántico. Pasa por Fusagasugá, Bogotá, Tunja, Pamplona, Cúcuta y Ocaña. Buscaba, básicamente, comunicar la capital del país con el Océano Atlántico. Esta troncal fue dividida para su ejecución en los siguientes sectores: *sector* Girardot-Fusagasugá-Bogotá; *sector* Bogotá-Tunja-Pamplona-Cúcuta-Ocaña; *sector* Ocaña-Costa Caribe. Debido a que la comunicación con el Mar Caribe era primordial, con el fin de buscar una salida al café producido en el interior del país y de poder tener un acceso a los productos que llegaban a los puertos, la carretera se construyó hasta Barranquilla y Santa Marta, puertos en el Mar Caribe, pasando por las poblaciones de Chiriguaná-Becerril-Valledupar-Fundación-Salamina-Puerto Giraldo y Sabanalarga, para llegar a Barranquilla, y para llegar a Santa Marta, se siguió hacia el norte desde Fundación por la vía de Aracataca-Ciénaga.

La vía daría salida a los departamentos de Cundinamarca, Boyacá y los Santanderes al Atlántico de manera más rápida, más segura y económica, comparando el tráfico por carretera con el transporte por el río Magdalena. Además, significaría un gran avance en el sentido de unificación tanto geográfica como étnicamente, gracias a que “grandes masas de población desconectadas hoy [1940] o mal comunicadas se pondrán en contacto permanente desde Bogotá hasta el Caribe, naciendo a influjos de este estrecho contacto social nuevas industrias y perspectivas económicas para todos.”<sup>240</sup>

---

<sup>240</sup> Sin firmar, “La carretera La Ceiba-Abrego”, *El Tiempo*, 28 de noviembre de 1940, Vol. XXX, No. 10482, 5.



Mapa de Colombia con el trazado de la Troncal de Oriente. Fuente: Laura Valentina Cardona, “Herramienta MapHub” En: <https://maphub.net/> [Consultada: 25.04.2019]

### ***Sector Girardot-Fusagasugá-Bogotá***

Como principio de la obra de la Troncal de Oriente está la construcción la vía Bogotá-Fusagasugá. En enero de 1930 el presidente de la República, Enrique Olaya Herrera (1930-1934), firmó un decreto por medio del cual se señaló el personal que debía atender los trabajos en diferentes vías nacionales. La sección de Bogotá-Fusagasugá le correspondió al inspector administrador José Miguel Sánchez, ascendiendo a 180 pesos mensuales el monto de su pago; y al cajero contador, Manuel J. Reyes, 120 pesos mensuales.<sup>241</sup> Esta vía formaría parte del sector Girardot-Melgar-Bogotá en la Troncal de Oriente, cuyos avances se vieron frenados en marzo de 1930 cuando los trabajos fueron paralizados, generando gran preocupación en las regiones implicadas que habían puesto todas sus esperanzas en una reunión de la Asamblea Departamental, en la que se conversaría acerca del avance de las obras.<sup>242</sup> Al parecer la suspensión de los trabajos se produjo gracias a una denuncia presentada por el diputado Parga, con respecto a algunas irregularidades que se estaban cometiendo en la obra. Para analizar esto la Asamblea del Tolima designó una comisión investigativa. Esta fue integrada por los diputados Marco A. Bonilla, Zuleta y Molano Castro.<sup>243</sup> La documentación consultada no permite saber, finalmente, la determinación conclusiva de esa comisión. Como fuere, la carretera Girardot-Melgar fue recibida oficialmente, ya casi terminada, por el gobernador del Departamento, doctor Juan Samper Sordo, el 29 de septiembre de 1930.<sup>244</sup>

---

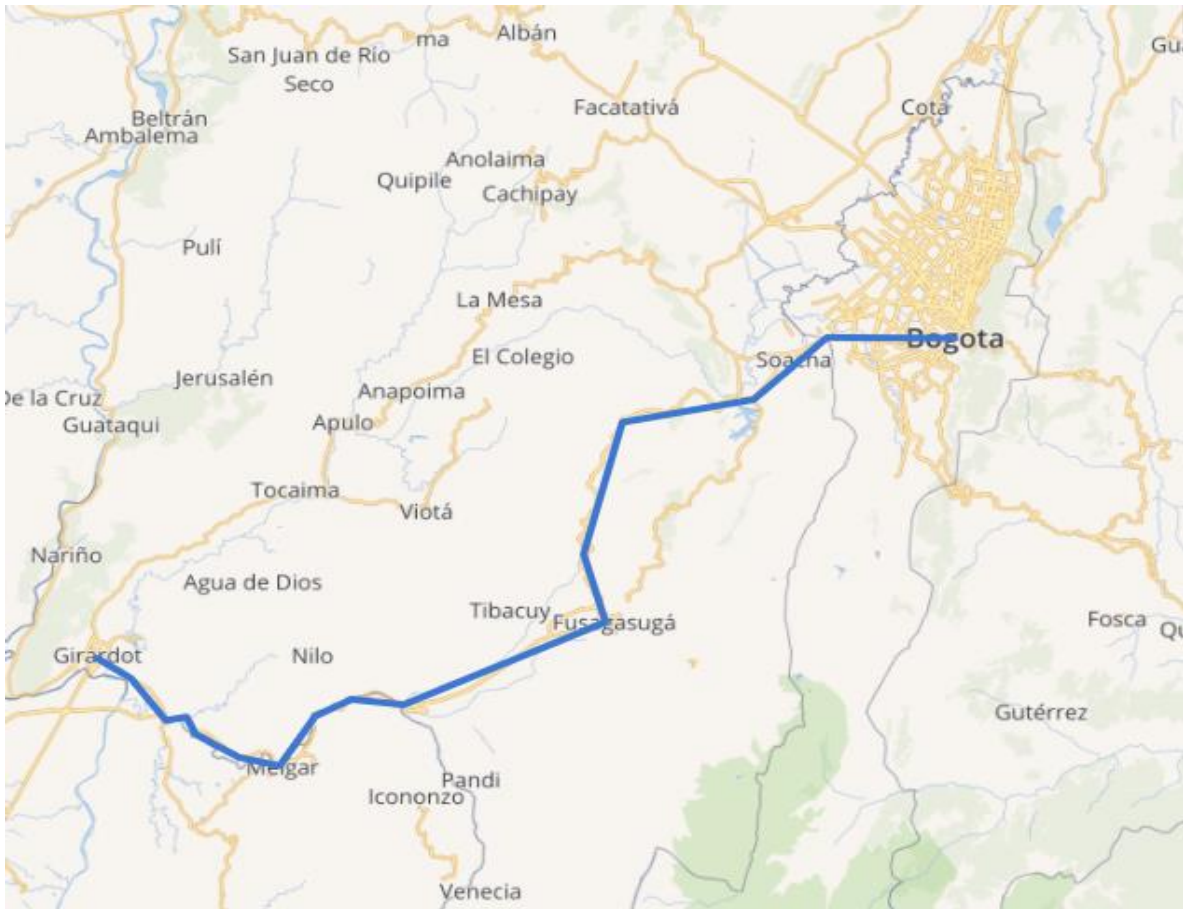
<sup>241</sup> Sin firmar, “Ayer fueron reorganizadas algunas de las principales vías nacionales”, *El Tiempo*, 1 enero de 1930, Vol. XIX, No. 6557, 16.

<sup>242</sup> Sin firmar, “La paralización de la vía Girardot-Melgar crea un grave problema”, *El Tiempo*, 23 de marzo de 1930, Vol. XX, No. 6637, 7.

<sup>243</sup> Corresponsal, “Se practicará una visita a la carretera al paso de Fusagasugá”, *El Tiempo*, 12 de marzo de 1930, Vol. XX, No. 6626, 11.

<sup>244</sup> Sin firmar, “El gobernador Samper Sordo recibió ayer la carretera Girardot-Melgar”, *El Tiempo*, 29 de septiembre de 1930, Vol. XX, No. 6822, 6.





Mapa del sector Girardot-Fusagasugá-Bogotá en la Troncal de Oriente. Fuente:  
 Laura Valentina Cardona, “Herramienta MapHub” En: <https://maphub.net/>  
 [Consultada: 25.04.2019]

Por otra parte, en agosto de 1930 se estaba concluyendo la construcción de la carretera Bogotá-Fusagasugá, faltándole solamente cuatro kilómetros. En ella trabajaba una colonia de presos del Departamento de Cundinamarca<sup>245</sup> y el Gobierno Nacional suministró un aporte para el sostenimiento de lo que ya estaba construido. “El entusiasmo que reina por esta carretera es tan grande que hasta los niños de las escuelas públicas están contribuyendo con sus centavos para impulsar los trabajos.”<sup>246</sup> En ese momento se contaba con 400 jornales mensuales y la junta de la ciudad reuniría otros 400 que fueron suscritos por los habitantes

<sup>245</sup> En junio de 1930 el doctor Gustavo Posse, jefe de la sección de justicia del Departamento cooperó en pro de la construcción de la carretera Bogotá-Girardot, suministrando presos departamentales a la obra, pertenecientes a la cárcel de El Bermejil. Sin firmar, “La carretera Sibate-Fusagasugá”, *El Tiempo*, 8 de junio de 1930, Vol. XX, No. 6710, 13.

<sup>246</sup> Sin firmar, “Enorme entusiasmo por la carretera Bogotá-Fusagasugá”, *El Tiempo*, 10 de agosto de 1930, Vol. XX, No. 6772, 7.

de la provincia de Sumapaz y los terratenientes de la región. Se proyectaba que la terminación de la vía fuera en diciembre de ese año.<sup>247</sup> Un mes después, en septiembre, los trabajos iban muy adelantados, se estaba construyendo simultáneamente desde Fusagasugá hacia Bogotá y desde la capital hasta este municipio, de manera que solo faltaba empalmar las dos partes, quedando ambas ciudades unidas por una carretera de 64 kilómetros, que se esperaba podrían recorrerse en 2 horas y media.<sup>248</sup> Una vez construido el trayecto Bogotá-Fusagasugá solo quedaba pendiente por construir el de Fusagasugá-Melgar, para que la comunicación entre Bogotá y Girardot quedara establecida.<sup>249</sup> El 12 de diciembre de 1930 se llevó a cabo la primera entrada de vehículos automotores en la ciudad de Fusagasugá con motivo de la apertura de la vía que comunicaba a esta ciudad con Bogotá. Para el acto se organizó un desfile de automóviles y motocicletas, cuyo punto de salida fue el frente del Parque de la Independencia.<sup>250</sup> La construcción de esta carretera comenzó 40 años antes, y finalmente pudo ser terminada gracias a la ayuda de la colonia de presos, los vecinos pudientes y los auxilios realizados por la Gobernación.<sup>251</sup> En el momento del desfile las condiciones de la carretera establecían que, en el trayecto entre Bogotá y San Miguel, faltaba todavía por construirse debidamente un trayecto de 3 kilómetros, que implicaba muy bajo costo; el trayecto de San Miguel a La Aguadita estaba totalmente afirmado y en excelentes condiciones, y de La Aguadita a Fusagasugá la obra se encontraba completamente terminada, lo que fue demostrado con el desfile, que a pesar de la lluvia que cayó duramente ese día se pudo llevar a cabo.<sup>252</sup>

En 1930 el Gobierno Nacional decidió dividir el país en diez zonas, buscando organizar la construcción y administración de las vías. En la región oriental del país quedaron ubicadas las siguientes: Zona de Bogotá: vías Bogotá, Facatativá; Bogotá, Fusagasugá, Melgar,

---

<sup>247</sup> Sin firmar, “Enorme entusiasmo por la carretera Bogotá-Fusagasugá”, *El Tiempo*, 10 de agosto de 1930, Vol. XX, No. 6772, 7.

<sup>248</sup> Corresponsal, “Avanzan activamente los trabajos de construcción de la carretera”, *El Tiempo*, 5 de septiembre de 1930, Vol. XX, No. 6798, 6.

<sup>249</sup> Sin firmar, “Enorme entusiasmo por la carretera Bogotá-Fusagasugá”, *El Tiempo*, 10 de agosto de 1930, Vol. XX, No. 6772, 7.

<sup>250</sup> Sin firmar, “Inauguración de la carretera a Fusagasugá”, *El Tiempo*, 12 de diciembre de 1930, Vol. XX, No. 6896, 13.

<sup>251</sup> Sin firmar, “La carretera a Fusagasugá”, *El Tiempo*, 14 de noviembre de 1930, Vol. XX, No. 6868, 10.

<sup>252</sup> Sin firmar, “Inauguración de la carretera a Fusagasugá”, *El Tiempo*, 15 de diciembre de 1930, Vol. XX, No.6899, 14.

Girardot; Bogotá, Villavicencio, y Bogotá, Villapinzón. Zona de Tunja: vías Villapinzón, Tunja, Concepción, Carare, Noroeste (desde Puente Nacional hasta Bucaramanga), Progreso, Cravo y Cocuy, Capitanejo. Zona de Pamplona: vías Concepción, Pamplona, Cúcuta; Puente Internacional, Cúcuta, Ocaña, río Magdalena, Sarare. Cada una de las zonas contaría con el cuidado de un ingeniero asignado, que debía direccionar y administrar las vías, y un cajero-contador-almacenista, quien recibiría los fondos para pagar los gastos, además de rendir cuentas y responder por el movimiento y manejo de los almacenes.<sup>253</sup>

En 1932 todavía se estaba discutiendo en torno a cuál ruta se debía tomar para construir la vía Fusagasugá-Girardot. Según la Federación Nacional de Cafeteros debía ser por Melgar, ya que por allí aportaría una gran ayuda para los productores del grano de ese Municipio, quienes tenían su mercado en Girardot. En esa región, entre Melgar y Fusagasugá, se daba una producción anual de más de 250.000 sacos, cuyo costo se incrementaba por falta de una vía adecuada para su transporte. La petición se hizo desde la Federación Nacional de Cafeteros a los ministros de Obras Públicas y de Gobierno, y a los Diputados de las Asambleas Departamentales de Departamentos de Cundinamarca y Tolima.<sup>254</sup> La construcción de vías de comunicación en regiones o municipios cafeteros en el Departamento de Cundinamarca, nació, en efecto, de la necesidad de transportar el grano tanto en el mercado interno como al externo. Por esto en marzo de 1931 los diputados Manuel Marulanda, Julio Gaitán y otros, presentaron a la Asamblea de Cundinamarca un proyecto de Ordenanza por medio del cual se disponía la construcción de una carretera en las principales regiones cafeteras de dicho Departamento. La Asamblea de Cundinamarca, ordenaba allí:

Artículo 1º. – La gobernación del departamento procederá a construir, o a terminar la construcción de las siguientes carreteras: La que va de la población de Pacho a empalmar con el ferrocarril de Cundinamarca; la que partiendo de Salto de Tequendama, por la margen izquierda del río Bogotá, va a Viotá a empalmar con la que de allí sigue a Portillo; la que de Fusagasugá va a Melgar, a empalmar con la que de esta población va a Girardot. / Artículo 2º. – Asimismo construirá los

---

<sup>253</sup> Sin firmar, “La organización para carreteras y caminos nales”, *El Tiempo*, 22 de agosto de 1930, Vol. XX, No. 6784, 3.

<sup>254</sup> Corresponsal, “Es de enorme urgencia la construcción de la vía Melgar-Fusagasugá”, *El Tiempo*, 13 de agosto de 1932, Vol. XXII, No. 7495, 6.

siguientes ramales: uno que de la carretera de Fusagasugá a Melgar vaya a la población de Arbeláez<sup>255</sup>; otro que partiendo de la población de La Mesa y pasando por Tena y San Antonio, vaya a empalmar con la carretera que del Salto va a Viotá, y otro que partiendo de la población de Anapolma empalme con la misma carretera Salto-Viotá. / Artículo 3°. – Los trazados y construcción de tales carreteras y ramales se harán de acuerdo con la que aconsejen los estudios técnicos de los ingenieros que nombre la gobernación, procurando que beneficien lo más posible las regiones cafeteras y que su costo de construcción, de conservación y de recorrido sean lo menos que pueda alcanzarse dentro de tales condiciones. / Artículo 4°. – Es imperativo para la gobernación, en la inversión de los fondos que se destine para obras públicas, dar preferencia a la construcción de las carreteras destinadas a facilitar y abaratar el transporte del café; y tal preferencia debe darse en relación con la importancia de la producción de café de cada una de esas regiones. / Artículo 5°. – En los términos de la presente ordenanza quedan modificadas las ordenanzas números 27 de 1926, 7 de 1927 y 17 y 32 de 1929.<sup>256</sup>

Así, en febrero de 1933, solo faltaban 20 kilómetros para completar la conexión directa entre Bogotá y Girardot, ubicados en el sector Melgar-Boquerón. La terminación de esta vía era de suma importancia y así lo refiere el comportamiento de los ministros de la época, como el general Agustín Morales Olaya, ministro de gobierno y el señor ministro de Obras Públicas, doctor Alfonso Araujo, que se mostraban con la intención de tomar parte activa en la construcción de la vía, que uniría al principal puerto de Cundinamarca sobre el río Magdalena con la capital de la república. El general Morales, por su parte, prometió ir al lugar de construcción para visitar los trabajos realizados en unión con las comisiones de la ciudad de Girardot, compuestas por el Concejo Municipal, la Cámara de Comercio, el Club Rotario y la Junta Pro-Carretera Girardot-Bogotá. Además, el ministro aseguró que la obra se llevaría a cabo como tal esta trazada y sorteando eficazmente toda dificultad.<sup>257</sup>

---

<sup>255</sup> Para la carretera de Fusagasugá-Arbeláez se destinó en 1932 la suma de 1000 pesos para su conservación. Corresponsal, “Quince carreteras van a terminarse en Cundinamarca”, *El Tiempo*, 6 de febrero de 1932, Vol. XXII, No. 7310, 3.

<sup>256</sup> Manuel Marulanda y Julio Gaitán, “La prolongación del Ferrocarril del Norte”, *El Tiempo*, 4 de marzo de 1931, Vol. XXI, No. 6976, 8.

<sup>257</sup> Simón E. Younes, Corresponsal, “La pronta terminación de la gran carretera Girardot-Bogotá”, *El Tiempo*, 28 de febrero de 1933, Vol. XXIII, No. 7692, 6.

En enero de 1934, los trabajos estaban prácticamente terminados, faltando solo 200 metros de explanación y la consumación del montaje de algunos puentes, siendo el que había dado mayor trabajo el ubicado sobre el río Sumapaz. La ruta contaba un total de 138 kilómetros y 800 metros.<sup>258</sup> Ya había sido explanada en su totalidad, pero faltaban por afirmarse 37 kilómetros, proyectándose así la terminación de la obra para darse al servicio en marzo de ese mismo año.<sup>259</sup> Paralelo a esto, la vía pasó de ser responsabilidad de la Nación y estar bajo la dirección del Ministerio de Gobierno a estar en manos de la Gobernación de Cundinamarca, misma que destinaría la suma de 40.000 pesos para la conclusión de la vía en el sector de Fusagasugá, donde los trabajos se adelantaban con bastante rapidez.<sup>260</sup> El pasar de ser responsabilidad de la Nación a serlo de la Gobernación o viceversa era una forma común de manejar lo referente a la construcción de vías en el país, y se había hecho de esa forma desde principios del siglo. Así, la Ley 60 de 1905 había clasificado las carreteras en nacionales, departamentales y municipales, pero solo 5 años después, la Ley 50 de 1910 reclasificó todas las carreteras nacionales como departamentales bajo la autoridad de las Asambleas Departamentales, lo que implicaba no solo la responsabilidad sobre la ejecución sino también la financiación de las vías. Esta circunstancia concuerda con lo argumentado por Pachón y Ramírez cuando dicen que:

En ese tiempo existía un gran desorden legislativo en materia de transporte pues cada año se promulgaban varias leyes sobre construcción de carreteras. Entre 1916 y 1930 el Congreso decretó 104 leyes que pedían construir nuevas vías, creaban nuevos impuestos y apropiaciones, y reclasificaban las carreteras existentes.<sup>261</sup>

Finalmente, la vía fue inaugurada oficialmente el 1º de mayo de 1934, día en que el presidente Enrique Olaya Herrera viajó a Girardot para formalizar dicho acontecimiento, quedando así establecida la comunicación terrestre directa entre Bogotá y Girardot. Para ese momento ya

---

<sup>258</sup> Corresponsal especial, “Los dos sectores de la vía a Bogotá están ya a punto de empalmarse”, *El Tiempo*, 6 de enero de 1934, Vol. XXIV, No. 7999, 6.

<sup>259</sup> Corresponsal, “En marzo se inaugurará la carretera que una a Bogotá con Girardot”, *El Tiempo*, 22 de enero de 1934, Vol. XXIV, No. 8015, 6.

<sup>260</sup> Sin firmar, “El departamento terminara la vía Bogotá-Girardot”, *El Tiempo*, 24 de enero de 1934, Vol. XXIV, No. 8017, 5.

<sup>261</sup> Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 62.

habían pasado por la vía algunos carros oficiales y líneas comerciales.<sup>262</sup> Cuatro años después de su inauguración oficial, en enero de 1938, la vía se encontraba en estado de abandono, tanto que se asemejaba a una “mala trocha para ganado”<sup>263</sup>, razón por la cual desde la prensa se solicitó al Ministerio de Obras Públicas que se invirtiera en conservación, de manera que no se perdiera la gran inversión realizada en la construcción de una vía tan importante, que permitió que regiones aledañas comerciaran sus producciones en el mercado de Bogotá. Además los daños que sufrían los automóviles al transitar por una vía en esas condiciones era grande.<sup>264</sup> El mal estado de las vías por falta de pavimentación y el poco mantenimiento de las ya construidas era una constante en la época, aun cuando la Ley 175 de 1938 había autorizado al Gobierno Nacional para pavimentar con asfalto directamente o por contrato las carreteras nacionales de mayor tráfico, asignando el 50% de los impuestos provenientes de la venta de la gasolina para financiarlas; y de que mediante la Ley 88 de 1931 se había encargado al Gobierno Nacional del mantenimiento y sostenimiento de la red nacional de carreteras.<sup>265</sup>

La ciudad de Girardot también servía como eje articulador. Así en 1933 la Asamblea del Tolima expidió la ordenanza 47, por medio de la cual se autorizó al Gobierno Departamental para la iniciar la construcción de una carretera que uniera a Ibagué con Girardot, pasando por las estaciones de Buenos Aires, Gualanday, Chicoral y Espinal. La vía quedaría unida a la carretera Girardot-Bogotá, quedando así la capital de la República conectada con el occidente y el sur del país.<sup>266</sup> Para la terminación de esta vía, en junio de 1936 faltaba por completar el sector comprendido entre Buenos Aires y Gualanday, cuyo costo se calculó en 80.000 pesos, gracias al aprovechamiento de un camino de herradura ya existente que reducía el trayecto en 4 kilómetros. Se esperaba que la vía trajera grandes beneficios económicos, fiscales y sociales al Departamento del Tolima.<sup>267</sup> Los trabajos en dicho sector se iniciarían a más tardar

---

<sup>262</sup> Sin firmar, “El Dr. Olaya inaugura hoy la carretera Bogotá-Girardot”, *El Tiempo*, 30 de abril de 1934, Vol. XXIV, No. 8111, 1.

<sup>263</sup> Sin firmar, “Una carretera abandonada”, *El Espectador*, 12 de enero de 1938, Vol. V, No. 8805, 4.

<sup>264</sup> Sin firmar, “Una carretera abandonada”, *El Espectador*, 12 de enero de 1938, Vol. V, No. 8805, 4.

<sup>265</sup> Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 60.

<sup>266</sup> Simón E. Younes, Corresponsal, “Hay entusiasmo por la pronta construcción de la vía Ibagué-Girardot”, *El Tiempo*, 16 de mayo de 1933, Vol. XXIII, No. 7767, 6.

<sup>267</sup> Vélez Álzate, Corresponsal, “Con \$80.000 se podrá terminar la vía de Ibagué a Girardot”, *El Tiempo*, 15 de junio de 1936, Vol. XXVI, No. 8877, 13.

el 1º de octubre de ese año, con el fin de que pudieran transitar por allí carros de turismo, proyectándose que antes de seis meses fuera posible dar al servicio la vía. Los trabajos de construcción, se informó, iban a ser costeados por la Gobernación del Departamento del Tolima y por la Cámara de Comercio de Ibagué.<sup>268</sup> Finalmente las obras en el sector Buenos Aires-Gualanday fueron comenzadas el 13 de octubre de 1936, bajo la dirección del ingeniero José Romero Casas, con la proyección de dar al servicio la carretera el 1º de enero del siguiente año.<sup>269</sup> Para octubre de 1938, tenían seis meses de iniciados los trabajos en el trayecto Gualanday-Ibagué, que era de 36 kilómetros y se proyectaba su terminación para el 20 de ese mismo mes.<sup>270</sup> Como complemento de la carretera, el 18 de febrero de 1940 se dio al servicio un puente metálico sobre el río Coello, cuya construcción estuvo bajo la dirección del ingeniero jefe de obra, doctor Alfonso Pulecio.<sup>271</sup>

Este tramo formaba parte de la planeada Carretera Bolivariana, que buscaba unir a Ecuador con Colombia y Venezuela.<sup>272</sup> La Carretera Bolivariana partía desde Rumichaca en la frontera con Ecuador y atravesaba el país pasando por Pasto, Popayán, Cali, Ibagué, atravesando el Magdalena cerca de Cambao y siguiendo por Bogotá, Tunja, El Mortiño, Cúcuta y terminando en el Puente Internacional Simón Bolívar en la frontera con Venezuela, sobre el río fronterizo del Táchira. La idea era construir una Troncal Transversal que comunicara los tres países haciendo uso de una gran cantidad de vías ya construidas o en proceso de construcción, pertenecientes en su mayoría a una de las tres grandes troncales colombianas.<sup>273</sup>

Con el fin de unir a Ibagué no solo con el río Magdalena vía Girardot, sino también con el sur-centro del país por medio de la Troncal del Centro, se construyeron las vías Chicoral-

---

<sup>268</sup> Agencia Ariel, “Dentro de seis meses hay carretera de Girardot a Ibagué”, *El Tiempo*, 29 de septiembre de 1936, Vol. XXV, No. 7182, 10.

<sup>269</sup> Vélez Álzate, Corresponsal, “Mañana empiezan los trabajos en la vía Ibagué a Girardot”, *El Tiempo*, 12 de octubre de 1936, Vol. XXVI, No. 8996, 6.

<sup>270</sup> Corresponsal, “Rápidamente se adelanta la carretera de Girardot-Ibagué”, *El Tiempo*, 10 de octubre de 1938, Vol. XXVII, No. 9712, 10.

<sup>271</sup> Corresponsal, “El puente metálico sobre el Coello se inaugurará en breve”, *El Tiempo*, 18 de febrero de 1940, Vol. XXX, No. 10201, 10.

<sup>272</sup> Vélez Álzate, Corresponsal, “En octubre se inician trabajos en la vía de Ibagué”, *El Tiempo*, 20 de septiembre de 1936, Vol. XXVI, No. 8974, 6.

<sup>273</sup> Convers Pinzón, R. “La futura carretera ‘Simón Bolívar’ De pichincha a la frontera venezolana por rueda”, *El Tiempo*, 28 de noviembre de 1930, Vol. XX, No. 6882, 8.

Espinal y la de Chicoral-Guamo, quedando así unidas las capitales de los Departamentos de Huila, Tolima y Cundinamarca. En este orden de ideas, en el mes de septiembre de 1939 se dio por terminada la vía que, partiendo de la ciudad de Girardot, comunicó a este puerto con los municipios de El Espinal y Chicoral.<sup>274</sup> Como obra adicional se construyó en enero de 1940 el puente metálico de Chicoral, destinado a completar el camino entre esta ciudad y Girardot.<sup>275</sup> El 15 de octubre de 1939 se inauguró en ese mismo sentido la carretera Ibagué - Guamo, que hizo uso en gran parte de la carretera Chicoral-Espinal. Esta obra fue construida por el Departamento del Tolima<sup>276</sup>, completando así toda la ruta.

Más al sur, el 7 de agosto de 1942 fue inaugurada la carretera Coyaima-Ataco, que se conectaba con la de Chicoral-Guamo y, de ese modo, con Ibagué y Girardot. A la inauguración asistieron el gobernador del Departamento del Tolima y sus secretarios, así como visitantes de Ibagué, Girardot, Chaparral, Coyaima y Natagaima; y el ministro de Trabajo, Higiene y Previsión Social, doctor José Joaquín Caicedo Castilla, quien abogó profundamente por la construcción de la vía, que sirvió para comunicar a varios de los más ricos, prósperos y grandes municipios del Departamento del Tolima con Girardot, Ibagué y Bogotá. En el municipio de Ataco se producían en aquel momento más de 40.000 sacos de café de primera calidad, producción que hasta entonces habría permanecido retenida, sin exportar, por la carencia de vías de comunicación.<sup>277</sup>

En este sentido y teniendo a Girardot como eje articulador se construyó la vía Girardot-Cunday, de la que fueron inaugurados 4 kilómetros en octubre de 1938, quedando pendientes por construir para su terminación 3 kilómetros más proyectados para principios del año siguiente. Esta carretera ponía en comunicación a Cunday, -región cafetera por excelencia- con el resto del país,<sup>278</sup> circunstancia que brindaba un impulso innegable a la producción

---

<sup>274</sup> Sin firmar, “La carretera Chicoral El Espinal acaba de llegar a este puerto”, *El Tiempo*, 1 de septiembre de 1939, Vol. XXVIII, No. 10033, 10.

<sup>275</sup> Corresponsal, “próximamente será terminada la obra del puente Chicoral”, *El Tiempo*, 14 de enero de 1940, Vol. XXIX, No. 10166, 10.

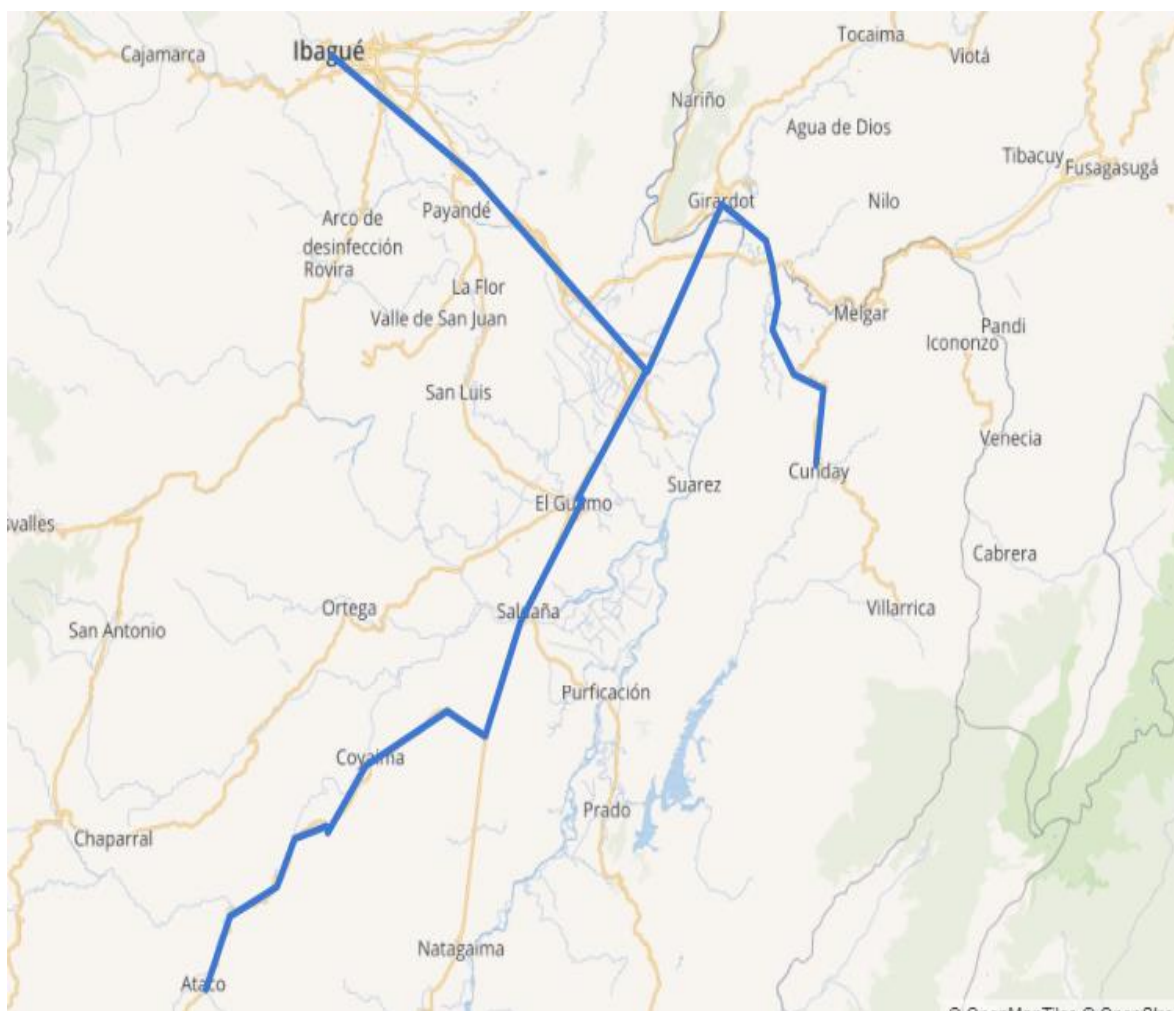
<sup>276</sup> Corresponsal, “La carretera Ibagué-Guamo se inaugurará en el próximo sábado”, *El Tiempo*, 12 de octubre de 1939, Vol. XXVIII, No. 10074, 10.

<sup>277</sup> Corresponsal, “El siete de agosto será inaugurada la carretera entre Coyaima y Ataco”, *El Tiempo*, 25 de julio de 1942, Vol. XXXII, No. 11079, 2.

<sup>278</sup> Corresponsal, “Faltan tres kilómetros para la terminación de la carretera a Cunday”, *El Tiempo*, 27 de octubre de 1938, Vol. XXVII, No. 9729, 10.



cafetera del oriente colombiano. Años antes, en noviembre de 1935 había sido inaugurado sobre esta ruta un puente interdepartamental sobre el río Fusagasugá, que comunicó a Girardot con la región de Cunday, segunda población cafetera del Departamento del Tolima en ese entonces. Las características de dicho puente fueron 80 metros de luz y estructura metálica con resistencia para camiones hasta de 12 toneladas. El costo de la obra fue de 20.700 pesos. Al acto inaugural correspondiente asistieron los gobernadores de Tolima y de Cundinamarca, con su respectivo gabinete de secretarios, además asistió el secretario del ministro de Obras Públicas.<sup>279</sup>



Mapa del sector Ataco-Ibagué-Girardot en la Troncal de Oriente. Fuente: Laura Valentina Cardona, “Herramienta MapHub” En: <https://maphub.net/> [Consultada: 25.04.2019]

<sup>279</sup> López Guevara, Corresponsal, “La inauguración del puente sobre el río Fusagasugá será hoy”, *El Tiempo*, 17 de noviembre de 1935, Vol. XXV, No. 8674, 2.

En pro de la producción cafetera nacional también se construyó en aquella época la carretera Salto-Viotá-Girardot, que buscaba comunicar a Bogotá con Girardot como ruta alterna a Melgar, siendo la más importante región cafetera del departamento de Cundinamarca. Comenzó como una propuesta hecha en el año 1932 por parte del Concejo de la ciudad de Tocaima al gobernador de Cundinamarca, que propendía por construir un camino carreteable que comunicara a Tocaima con Girardot. Se calculó que el costo de esa obra sería insignificante, porque por allí ya transitaban algunos automóviles y buses, por lo que el servicio completo solo requeriría algunas pequeñas obras.<sup>280</sup> En esta vía se inauguró, en enero de 1939, el trayecto entre Las Mesitas del Colegio y El Triunfo, con un total de 9 kilómetros, construido por la empresa denominada Sociedad General de Constructores. La vía acortó el trayecto entre Bogotá y Girardot en 33 kilómetros, en comparación con la carretera Bogotá-Fusagasugá-Melgar. La región atravesada por la vía era una de las más fértiles de Cundinamarca, gracias a que ella era recorrida por toda la vertiente del río Bogotá, recurso hídrico que la hacía una de las regiones de mayor producción agrícola e industrial, donde se desarrollaba sobre todo la industria cafetera, el aprovechamiento azucarero y la explotación de bosques. Estaban ubicados allí el ingenio azucarero de San Antonio, la fábrica de cementos Diamante y los centros cafeteros de más densa producción. En el trayecto en mención se construyó un puente de 14 metros de luz, con piedra arcada.<sup>281</sup> La carretera fue terminada parcialmente en 1943, sumando un total de 120 kilómetros de los cuales fueron pavimentados casi 60 en diciembre de ese mismo año. Para julio solo faltaban por terminar el puente de Calandaima y el puente colgante sobre el río Portillo, este último con 60 metros de luz, doble vía y uno de los más grandes con esas características en el Departamento. Para dar al servicio completo la vía solo debía terminarse el sector Tocaima-Girardot, en el que se trabajaba con ahínco en los dos sentidos.

Se esperaba que la comunicación entre Girardot y las demás poblaciones beneficiaría tanto a turistas como a productores cafeteros y agrícolas, fortaleciendo sensiblemente a estas

---

<sup>280</sup> Corresponsal especial, “Se pide el estudio de la vía carreteable de Tocaima hasta Girardot”, *El Tiempo*, 18 de febrero de 1938, Vol. XXII, No. 7322, 6.

<sup>281</sup> Sin firmar, “El gobernador inauguro la vía de Las Mesitas a El Triunfo ayer”, *El Tiempo*, 16 de enero de 1939, Vol. XXVII, No. 9808, 3.

Sin firmar, “Importante carretera”, *El Tiempo*, 16 de enero de 1939, Vol. XXVII, No. 9808, 6.

industrias. Según se programó, los primeros vehículos en viajar por esta ruta serían los del presidente de la República, doctor Alfonso López Pumarejo (1942-1945)<sup>282</sup> y el gobernador de Cundinamarca, doctor Abelardo Forero Benavides, su secretario de Gobierno, doctor Agustín Aljure; el ministro de Hacienda, doctor Jorge Samudio Aguirre; el ministro de Obras Públicas, doctor Álvaro González Bernal; el ministro de Asistencia Social, doctor Roberto Ancizar Sordo; y el ministro de Educación, doctor Manuel José Cárdenas, así como otros representantes del Gobierno Nacional y algunos altos funcionarios más de Cundinamarca.<sup>283</sup> La vía fue dada al servicio entre Bogotá y Viotá el 23 de julio de 1943, fecha en la cual el puente sobre el río Calandaima ya estaba en servicio, quedando pendiente para entonces todavía el de el Portillo. La pavimentación iba en ese momento en el corregimiento la Pradilla en el kilómetro 50, faltando aun 18 kilómetros por pavimentarse. La carretera contaba con un ancho de 10 metros, siendo doble vía.<sup>284</sup> Finalmente fue inaugurada de manera oficial el 22 de agosto de 1943 por el gobernador del Departamento de Cundinamarca, doctor Abelardo Forero Benavides, y por su secretario de obras públicas, el ingeniero Álvaro González Bernal.<sup>285</sup>

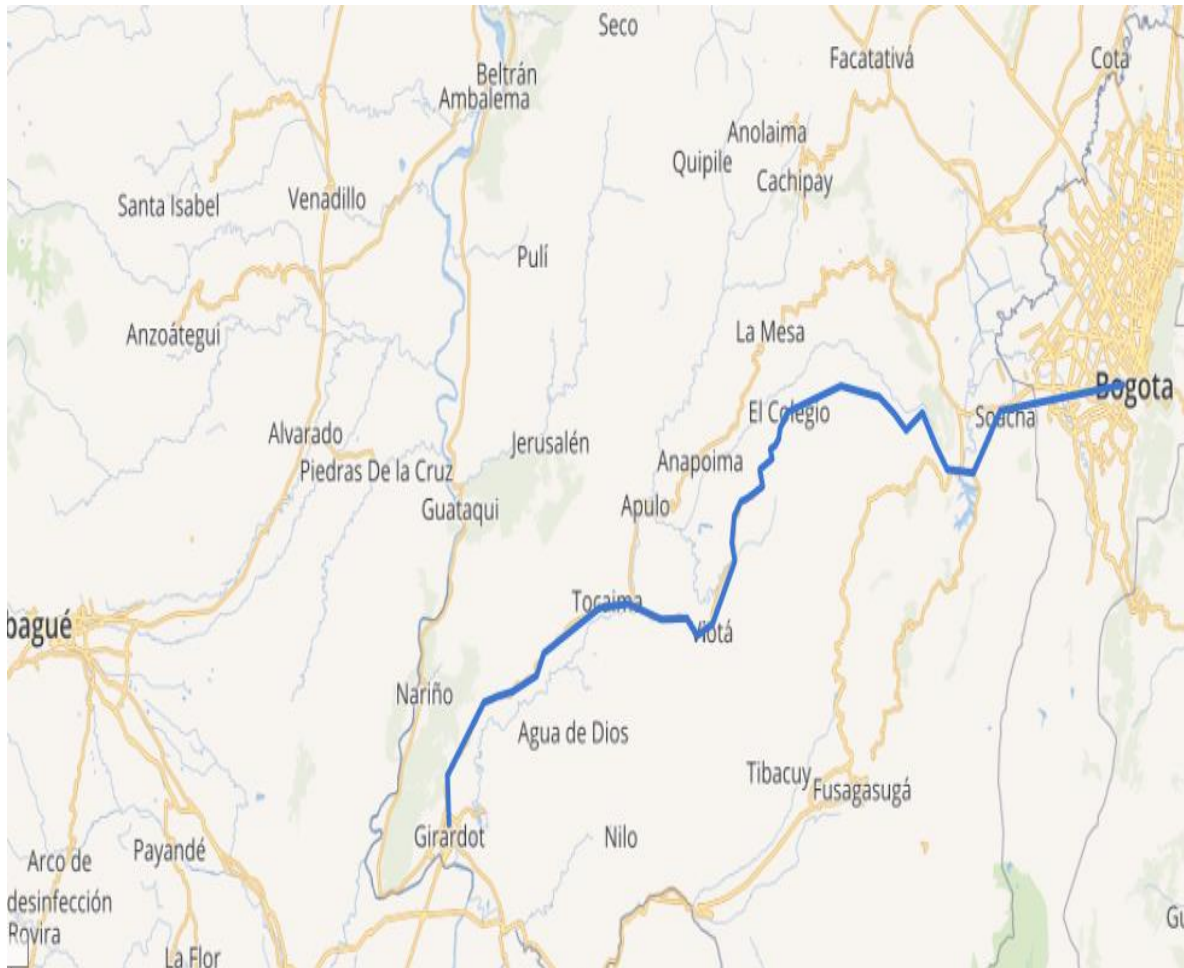
---

<sup>282</sup> Sin firmar, “Nueva vía unirá a Girardot con Bogotá, dentro de veinte días”, *El Tiempo*, 13 de julio de 1943, Vol. XXXIII, No. 11430, 2.

<sup>283</sup> Sin firmar, “La carretera que une a El Colegio con Viotá será inaugurada el domingo 22”, *El Tiempo*, 19 de agosto de 1943, Vol. XXXIII, No. 11467, 15.

<sup>284</sup> Antonio Suarez, “Hoy se dio al servicio el primer tramo de la nueva vía a Girardot”, *El Espectador*, 23 de julio de 1943, Vol. LV, No. 10510, 6.

<sup>285</sup> Sin firmar, “3 nuevas carreteras se inauguran en Cundinamarca durante este mes”, *El Espectador*, 7 de agosto de 1943, Vol. LV, No. 10523, 1.



Mapa del sector Girardot-Viotá-Bogotá en la Troncal de Oriente. Fuente: Laura Valentina Cardona, “Herramienta MapHub” En: <https://maphub.net/> [Consultada: 25.04.2019]

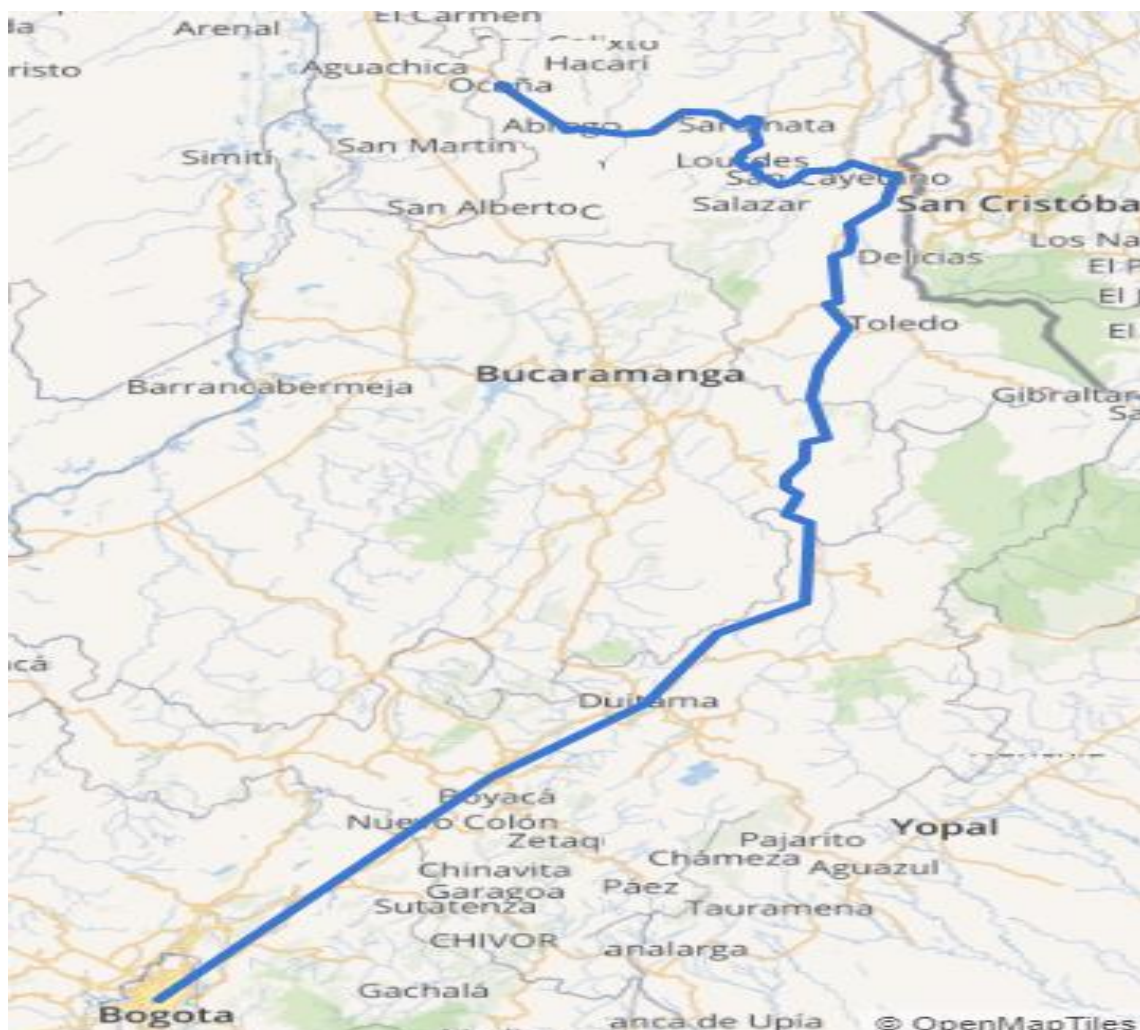
Con el fin de comunicar a la ciudad de Girardot con Honda y de ese modo con la Troncal de Occidente, se proyectó así mismo la vía Girardot-Nariño-Guataquí, regiones sin duda importantes para la ganadería y agricultura del Departamento de Cundinamarca. Los trabajos en dicha vía habían sido suspendidos sin tener muy clara la razón y en enero de 1941 fueron reanudados para poder transportar la producción económica de esas regiones.<sup>286</sup> La carretera fue inaugurada oficialmente los días 5 y 6 de enero de 1944, acto al que asistieron todas las autoridades oficiales de Girardot y de Nariño.<sup>287</sup>

<sup>286</sup> Valenzuela, Corresponsal, “Reanudados trabajos en la carretera que conduce a Guataquí”, *El Tiempo*, 12 de enero de 1941, Vol. XXX, No. 10525, 10.

<sup>287</sup> Sin firmar, “La carretera de Girardot-Nariño será inaugurada”, *El Tiempo*, 29 de diciembre de 1944, Vol. XXXIV, No. 11959, 3.

### ***Sector Bogotá-Tunja-Pamplona-Cúcuta-Ocaña***

El sector Bogotá-Tunja-Pamplona-Cúcuta-Ocaña debía conectar a la capital de la República y al Departamento de Cundinamarca con los Departamentos de Boyacá y Norte de Santander. Y si bien el objetivo principal era interconectar sus ciudades principales por medio de una gran troncal, no se dejó de lado la interconexión de otras ciudades de esa gran zona con el resto del país, por lo que en marzo de 1930 la Asamblea de Boyacá, por medio de una ordenanza, autorizó un empréstito de 3.000.000 de pesos para impulsar cuatro de las más importantes carreteras intermunicipales que se estaban construyendo en ese momento.



Mapa del sector Bogotá-Tunja-Pamplona-Cúcuta-Ocaña en la Troncal de Oriente.

Fuente: Laura Valentina Cardona, “Herramienta MapHub” En: <https://maphub.net/>

[Consultada: 25.04.2019]

Estas eran:

La de *Cusiana* que iba hacia Tamara, Casanare, pasando por Sogamoso y la Laguna de Tota, y se conocía como la carretera a Casanare, que terminaba en el puerto Orocué sobre el río Meta. En 1936 la vía llegaba hasta la Laguna de Tota en la rica región salinera de Pajarito. Desde Sogamoso a la cabecera del Llano había 115 kilómetros, tomando alrededor de tres horas para movilizarse entre Casanare y el interior del país.<sup>288</sup> El trayecto que le correspondía a la Gobernación de Boyacá fue entregado en enero de 1938. Dicho tramo tenía una longitud de 18 kilómetros, partiendo de Sogamoso y llegando hasta la Laguna de Tota, en el alto de “El Buitrero”. El siguiente sector partía del alto de “El Buitrero” y terminaba en el Valle del Toquilla, a 278 kilómetros de distancia de Bogotá.<sup>289</sup> De esta vía nacían otras carreteras complementarias como la de Chámeza, que partiendo de la vía del Casanare terminaba en la región de ese nombre; la de Labranzagrande, que partiendo de Yopal terminaba en dicho municipio; la que derivándose de la principal del Casanare iba al puerto de Orocué; la que del camino de Labranzagrande conducía a Nunchía, sobre cuya senda se inauguró un puente sobre el río Payero en noviembre de 1937 (que tenía 43 metros de luz y era de tipo colgante semirrígido, sobre estribos y torres de mampostería de piedra labrada y pegada con cemento, obra que sumó un costo total de 14.172.26 pesos).<sup>290</sup>

La *Carretera del Progreso*, sobre la cual en 1930 los habitantes de la ciudad de Ramiriquí, en vista de la suspensión de sus trabajos, tomaron la iniciativa de macadamizar empleando recursos propios en el sector entre el puente Camacho y la capital de la provincia de Márquez. Con la continuación de los trabajos en enero de 1938 se inauguró el puente Guayas, en el sector de Tunja a Miraflores. Este puente era la obra más costosa y difícil que tenía la carretera El Progreso en su recorrido.<sup>291</sup> En mayo de ese mismo año se inauguró la carretera hasta Miraflores por el propio presidente de la República Alfonso López, con una longitud

---

<sup>288</sup> Corresponsal, “La carretera a Casanare por la vía de Sogamoso se empezó a construir”, *El Tiempo*, 31 de julio de 1936, Vol. XXVI; No. 8923, 3

<sup>289</sup> Sin firmar, “Los primeros 18 kilómetros de la vía al Cusiana se entregarán pronto”, *El Tiempo*, 2 de enero de 1938, Vol. XXVII, No. 9433, 2.

<sup>290</sup> Hofmann Liévano, Corresponsal, “Fue inaugurado un puente sobre el río Payero en el camino a los Llanos”, *El Tiempo*, 14 de noviembre de 1937, Vol. XXVII, No. 9386, 10.

<sup>291</sup> Sánchez Gil. “La carretera de Ráquira fue terminada el sábado”, *El Espectador*, 18 de enero de 1938, Vol. L, No. 8810, 8.

de 95 kilómetros<sup>292</sup>. Sin embargo, la pavimentación completa de la carretera no se produjo sino hasta el año 2002, cuando el Ministerio de Transporte ordenó para el efecto una inversión de 13.000.000 pesos en la parte occidente y en lo correspondiente al suroriente donde se pavimentarían tres kilómetros faltantes para llegar a Ramiriquí.<sup>293</sup>

La *Carretera del Centenario*, que en mayo de 1930 llevaba 19 kilómetros construidos, 3 macadamizados y tenía 7 que no necesitaban adición de afirmado tipo macadams, faltando en ese entonces solo 5 kilómetros para el arribo de la obra a la población de Tinjacá. La construcción de la vía estuvo bajo la dirección de ingeniero doctor Manuel Medina, el cajero señor Campo Elías Forero y el inspector general de trabajos Luis Francisco García. Los recursos para su construcción fueron tomados en un 45% del producto de licores fermentados en la región.<sup>294</sup> A pesar de los avances iniciales, para 1936 todavía se estaban discutiendo los planos finales que debían ser aprobados por el Consejo de infraestructura del Departamento<sup>295</sup>. Sin embargo, la construcción no se detuvo, y para octubre de 1936 se estaba ejecutando con mayor actividad, momento en el que las obras de arte se estaban comenzando<sup>296</sup>. Finalmente, la carretera fue inaugurada el 27 de febrero de 1937 por el gobernador del Departamento de Boyacá, doctor Castro Martínez, con una extensión total de 102 kilómetros que unían a la ciudad de Tunja con las poblaciones de Arcabuco, Leiva, Sutamarchán, y Tinjacá, con el ramal que conducía a Ráquira y Chiquinquirá.<sup>297</sup> Es importante anotar que la Carretera del Centenario se desprendía de la del Carare en la población de Arcabuco.

---

<sup>292</sup> Hofmann Liévano, Corresponsal, “El presidente López inaugura la carretera de Miraflores”, *El Tiempo*, 8 de mayo de 1935, Vol. XXVII, No. 9557, 1.

<sup>293</sup> Silvio Nel Huertas Ramírez, “LA PAVIMENTACIÓN DE LA CARRETERA DEL PROGRESO”, *El Tiempo*, 19 de noviembre de 2002, en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1326347> [Consultada 12.04.2019]

<sup>294</sup> Corresponsal, “Los trabajos de la carretera del centenario progresan eficazmente”, *El Tiempo*, 13 de mayo de 1930, Vol. XX, No. 6684, 6.

<sup>295</sup> Macare, Corresponsal, “Quedaron terminados los trabajos de la carretera de Torres”, *El Tiempo*, 19 de junio de 1936, Vol. XXVI, No. 8881, 6.

<sup>296</sup> Macare, Corresponsal, “A fines de diciembre se inaugurará la carretera de Tunja a Miraflores”, *El Tiempo*, 22 de octubre de 1936, Vol. XXVI, No. 9006, 18.

<sup>297</sup> Macare, Corresponsal, “La vía del Centenario será inaugurada por el gobernador el sábado”, *El Tiempo*, 24 de febrero de 1927, Vol. XXVII, No. 9122, 6.

Otra era la *Carretera de Virolín o Torres*, que debía unir a la población de Duitama con el Departamento de Santander. De ella en 1934 faltaban por construirse 20 kilómetros en Santander en terreno plano, y otros 20 en Boyacá. Se tenía proyectado que una vez la obra estuviera terminada Bogotá quedaría comunicada con Bucaramanga y Puerto Wilches<sup>298</sup>. Esta carretera fue inaugurada oficialmente el 20 de septiembre de 1936,<sup>299</sup> por el gobernador de Boyacá y sus secretarios.<sup>300</sup>

### ***Tramo Norte de Santander***

Más al septentrión, en el Departamento de Norte de Santander, se construyeron varias vías complementarias a la Troncal de Oriente. Entre ellas, la que buscaba comunicar a Cúcuta con el Puente Internacional Simón Bolívar, situado sobre el río fronterizo Táchira, de la cual en 1930 ya habían sido construidos 16 kilómetros<sup>301</sup>. Esta obra fue inaugurada formalmente el 12 de octubre de 1933<sup>302</sup>, evento ambientado por un desfile de autos, en el que viajaban autoridades departamentales, el Concejo Municipal de Cúcuta, delegados de prensa y otras instituciones.<sup>303</sup> Años más tarde, en diciembre de 1940, se terminó la pavimentación de la vía que comunicaba a la capital de Norte de Santander con el puente Simón Bolívar. La obra fue contratada por la Compañía Constructora de Carreteras, la cual subcontrató con la Compañía de Ingenieros Constructores S.A, empresa especializada en pavimentación. Esta vía contaba con un ancho de ocho metros y para su pavimentación se empleó un equipo de maquinaria importada por el Ministerio de Obras Públicas.<sup>304</sup> En noviembre de 1945 los gobiernos de Colombia y Venezuela estaban entrando en un acuerdo para la construcción

---

<sup>298</sup> Roberto Amaya, “Solo faltan cuarenta kilómetros para unir a Bogotá con Wilches”, *El Tiempo*, 2 de abril de 1934, Vol. XXIV, No. 8083, 10.

<sup>299</sup> Agencia Ariel, “Santander y Boyacá quedan unidas por la carretera de Virolín”, *El Colombiano*, 20 de septiembre de 1936, Vol. XXV, No. 7173, 5.

<sup>300</sup> Tavera, Corresponsal, “Boyacá y Santander quedan unidos por la carretera de Virolín”, *El Tiempo*, 19 de septiembre de 1936, Vol. XXVI, No. 8973, 6.

<sup>301</sup> R. Convers Pinzón, “La futura carretera ‘Simón Bolívar’ De Pichincha a la frontera venezolana por rueda”, *El Tiempo*, 28 de noviembre de 1930, Vol. XX, No. 6882, 8.

<sup>302</sup> Sin firmar, “La vía de Cúcuta a la frontera se inaugura el doce”, *El Tiempo*, 4 de noviembre de 1933, Vol. XXIII, No. 7913, 3.

<sup>303</sup> Manuel José Vargas, Corresponsal, “El sector final de la carretera se inauguró con un acto sencillo”, *El Tiempo*, 9 de octubre de 1933, Vol. XXIII, No. 9712, 6.

<sup>304</sup> Sin firmar, “La vía de Cúcuta al Puente Internacional fue inaugurada”, *El Tiempo*, 7 de diciembre de 1940, Vol. XXX, No. 10491, 17.



conjunta de un puente sobre el río Táchira, que uniría a la población colombiana de Escobal con la venezolana de Ureña.<sup>305</sup> Otra vía importante en la región fue la que comunicaría a Cúcuta con la población de Gramalote, significativo centro productor de café que, gracias a dicha carretera, quedaría unido con la capital de la República.<sup>306</sup>

El primer café que se cosechó en Colombia se sembró poco antes de 1850 en la zona, con matas traídas de Venezuela. Cúcuta era el puerto de exportación del café que se empezó a cultivar en varios distritos: en Salazar de las Palmas, en Lourdes y en Gramalote, este último distrito o municipio fundado en 1857. Con el tiempo el café se extendió a otros lugares, incluyendo distintos municipios del actual departamento de Santander y más tarde se esparció por otras regiones de Colombia. Los departamentos del eje cafetero, Caldas, Risaralda y Quindío, no fueron entonces, como erradamente suele creerse, los pioneros en el cultivo del café. La importancia comercial de Cúcuta, como puerto de exportación del primer café que se cultivó en Colombia, derivaba de su cercanía con el lago de Maracaibo, de donde los bongos o champanes partían, surcaban las aguas, y subían por el río Zulia hasta el puerto de San Buenaventura, luego llamado Puerto Villamizar. Este lugar estaba conectado con Cúcuta por un camino carretero. Hace dos siglos, el viaje tardaba nueve días subiendo y seis bajando. El café empezó así, gradualmente, a destronar al cacao, que con anterioridad había sido el principal producto que se exportaba de la comarca de Cúcuta.<sup>307</sup> El café fue el producto que permitió estabilizar el crecimiento continuo de la economía colombiana gracias a las exportaciones, creando una demanda que formó un mercado nacional integrador de las diferentes regiones del país. Ni el oro, ni el tabaco<sup>308</sup>, ni la quina, ni el añil, tuvieron previamente el impacto que luego produjo el café como actividad dinamizadora de la economía. Luego, entre 1920-1940, el grano se consolidó como producto básico del

---

<sup>305</sup> Pedro A. García, “Puente internacional sobre el Táchira se construirá pronto”, *El Espectador*, 22 de noviembre de 1945, Vol. LVIII, No. 11228, 10.

<sup>306</sup> Sin firmar, “Próximamente quedara terminada la carretera de Cúcuta a Gramalote”, *El Tiempo*, 20 de agosto de 1931, Vol. XXI, No. 7142, 6.

<sup>307</sup> Alberto Donadio, *Los italianos de Cúcuta. Pioneros del café en Colombia* (Medellín: Sílabas Editores, 2014), 9-45.

<sup>308</sup> Colombia fue una de las naciones latinoamericanas menos favorecidas en el siglo XIX durante el crecimiento explosivo del comercio mundial. Con excepción del tabaco, que gozó de cierto éxito en los mercados mundiales. El país tenía poco para ofrecer que fuera de interés para las metrópolis. James Henderson, “Colombia a fines del siglo XIX,” en *La modernización en Colombia. Los años de Laureano Gómez, 1889-1965* (Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2006), 5.

crecimiento económico en Colombia y como generador de divisas para la importación de bienes de capital. Alrededor del café se modernizaron entonces el aparato comercial para el mercado interno y externo, los transportes y otros ramos. En 1933 el café se exportaba tanto por la Costa Atlántica como por la Pacífica, y en una cuantía muy pequeña por Cúcuta. De los 2.867.804 sacos exportados ese año, el 56.6% se exportó por la Costa Atlántica, el 39.1% por la Pacífico y el 4,3% por Cúcuta.<sup>309</sup> A pesar de todo, este último porcentaje demandaba la adecuación de las vías de comunicación en la región. El mejoramiento del sistema de transporte permitió menores márgenes de riesgo para el capital. En este sentido la Federación de Cafeteros realizó considerables esfuerzos para disminuir los costos del transporte interno entre 1930 y 1934, los cuales procuraron aminorar el costo de los fletes ferroviarios que dependían de los gobiernos nacional y departamental<sup>310</sup>. Después el propósito central se enfocó en la construcción y optimización de carreteras que fueran útiles para el transporte del grano.

En el año de 1932 se estaba planeando, adicionalmente, la construcción de una carretera que comunicara a Pamplona con Bucaramanga.<sup>311</sup> Su construcción fue aprobada en el Plan de Obras Públicas en septiembre de 1933 por la Comisión interparlamentaria, para luego resultar ratificada por el Congreso.<sup>312</sup> En febrero de 1934 se le destinó un presupuesto de 150.000 pesos con el fin de iniciar las obras en el sector correspondiente al Departamento de Santander<sup>313</sup>. En junio de ese año se autorizó al ingeniero Francisco Villamizar Fernández para dar inicio a los trabajos,<sup>314</sup> que comenzaron el 19 de septiembre, con un contingente de 200 trabajadores y una apropiación de 25.000 pesos mensuales, destinados para el efecto por el Ministerio de Obras, bajo la nueva dirección del ingeniero Jorge de la Cruz.<sup>315</sup> En noviembre de 1935 faltaba culminar un empalme de cuatro kilómetros entre los dos sectores

---

<sup>309</sup> Absalón Machado, *El café: de la aparcería al capitalismo* (Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1988), 166.

<sup>310</sup> Mariano Arango, *El café en Colombia 1930-1958* (Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1982), 136.

<sup>311</sup> Corresponsal, “El proyecto sobre la vía de Bucaramanga a Pamplona toma fuerza”, *El Tiempo*, 26 de julio de 1932, Vol. XXII, No. 7477, 12.

<sup>312</sup> Sin firmar, “Aprobado el Plan de Obras Públicas”, *El Colombiano*, 13 de septiembre de 1933, Vol. XXII, No. 6117, 1.

<sup>313</sup> Sin firmar, “Pronto se inician los trabajos en la vía de Bucaramanga-Pamplona”, *El Tiempo*, 27 de febrero de 1932, Vol. XXIV, No. 8051, 3.

<sup>314</sup> Corresponsal, “Hay entusiasmo por la construcción de la vía Pamplona-Bucaramanga”, *El Tiempo*, 20 de julio de 1934, Vol. XXIV, No. 8191, 6.

<sup>315</sup> Corresponsal, “Reina gran entusiasmo por la obra de la vía Pamplona-Bucaramanga”, *El Tiempo*, 17 de septiembre de 1934, Vol. XXIV, No. 8250, 6.

en construcción, el que se construía de Bucaramanga hacia Pamplona y el de esta última ciudad hacia la primera, planeándose la inauguración para enero de 1936. La longitud total de la vía era de 130 kilómetros, que se podían recorrer, según se calculó, en cuatro horas y media. La importancia de la vía radicaba, entre otras cosas, en la optimización de la exportación de café de la región de Santander, que hasta entonces se movilizaba entre Bucaramanga y Pamplona a lomo de mula para discurrir luego por la Troncal Central del Norte. Pudiéndose hacer posible, con la construcción de la vía realizar dicho tránsito recurriendo a transporte automotor por la vía Bucaramanga-Pamplona. Ello además de impactar sobre la baja del precio de la gasolina (que era muy alto en Santander) debido al gran costo de su transporte, pues todavía en esa época era llevada desde Bogotá. De ahí en más se esperaba entraría por Puerto Wilches-Bucaramanga-Pamplona, disminuyendo así el precio del combustible.<sup>316</sup>

Por otra parte, el 7 de octubre de 1933 se inauguró la vía que comunicaba a la población de Cúcuta con la Carretera Central del Norte, y así mismo con Cúcuta. La obra fue dirigida por el ingeniero Leopoldo Monroy, y a su inauguración asistieron el secretario general, por entonces encargado de la gobernación, doctor Francisco Lamus Lamus, el ingeniero jefe de las Obras Públicas Departamentales, señor Leopoldo Monroy, y el contralor general de Departamento de Norte de Santander señor Pablo Emilio Castillo, entre otras personalidades políticas y sociales de la época.<sup>317</sup>

Otra vía relevante fue la de la *Pacificación*, que se diseñó con la intención de comunicar a Cúcuta con las ricas poblaciones agrícolas de Salazar, Arboledas y Cucutilla. En 1934 fue inaugurado un tramo de 9 kilómetros entre Salazar y Laguna, faltando luego solo 11 kilómetros para llegar a Cúcuta,<sup>318</sup> objetivo logrado en 1935, cuando el 21 de abril se inauguró ese tramo.<sup>319</sup> El director de la obra fue el ingeniero Alfonso Luna Cárdenas, siendo

---

<sup>316</sup> Sin firmar, “La carretera de Pamplona-Bucaramanga”, *El Tiempo*, 4 de noviembre de 1935, Vol. XXV, No. 8661, 8.

<sup>317</sup> Corresponsal, “La carretera entre Cúcuta y Cúcuta se inauguró anteayer”, *El Tiempo*, 9 de octubre de 1933, Vol. XXIII, No. 7912, 6.

<sup>318</sup> Corresponsal, “Nueve kilómetros de la vía de Salazar a Cúcuta e inauguran”, *El Tiempo*, 28 julio de 1934, Vol. XXIV, No. 8199, 6.

<sup>319</sup> Sin firmar, “La vía de Salazar se inaugura a fines del próximo mes de abril”, *El Tiempo*, 21 de febrero de 1935, Vol. XXV, No. 8405, 8.

auspiciada por los gobernadores Hernández Bustos, Lamus Girón y Hernández Gutiérrez.<sup>320</sup> En mayo de 1936 se dieron al servicio público otros 4 kilómetros entre Salazar y Arboledas,<sup>321</sup> tramo que fue terminado en diciembre de 1938<sup>322</sup> gracias a un empréstito de 200.000 pesos mensuales concedido por el Gobierno Nacional para la terminación de la carretera. Paralelamente, en el tramo Arboledas-Cucutilla el Departamento de Norte de Santander se comprometió a contribuir con un 50% del costo total de la obra.<sup>323</sup> Finalmente la Carretera de la Pacificación fue inaugurada en febrero de 1938. Al acto asistieron delegaciones especiales de Salazar, Arboledas, Cucutilla, Bochalema y otros municipios. También hizo presencia el gobernador de Norte de Santander.<sup>324</sup> La importancia de la Carretera de la Pacificación radicaba en que comunicaría a la región cafetera más importante del Departamento con Cúcuta.<sup>325</sup> Sin embargo el tramo Arboleda-Cucutilla tendría que esperar hasta 1942 para su inauguración definitiva,<sup>326</sup> cuyo acto inaugural fue llevado a cabo por el gobernador. Esta obra fue construida con fondos suministrados por los gobiernos departamental y nacional durante la administración de Eduardo Santos.<sup>327</sup>

### ***Tramo Cúcuta- Ocaña***

Para lograr la comunicación entre Cúcuta y Ocaña se tuvieron en cuenta dos opciones, una por Gramalote, pasando por Lourdes-Sardinata-Villa Caro, otra por La Ceiba-Abrego.

---

<sup>320</sup> Corresponsal, “La carretera de Cúcuta a Salazar quedó terminada”, *El Tiempo*, 17 de marzo de 1935, Vol. XXV, No. 8429, 8.

<sup>321</sup> Corresponsal, “Fue inaugurado un trayecto de la vía Salazar-Arboledas”, *El Tiempo*, 8 de mayo de 1936, Vol. XXVI, No. 8839, 14.

<sup>322</sup> José, R. Rivera, alcalde, “Inaugurada la carretera de Salazar”, *El Tiempo*, 22 de diciembre de 1938, Vol. XXVII, No. 9785, 10.

<sup>323</sup> Sin firmar, “Un vasto plan de nuevas vías de comunicación se realizará próximamente”, *El Tiempo*, 21 de enero de 1936, Vol. XXV, No. 8736, 3.

<sup>324</sup> Guerrero, “Inaugurada la carretera de la Pacificación ayer”, *El Espectador*, 5 de febrero de 1938, Vol. L, No. 8826, 6.

<sup>325</sup> Gesuárez, Corresponsal, “Grande entusiasmo por la inauguración de la vía de la Pacificación”, *El Tiempo*, 5 de febrero de 1938, Vol. XXVII, No. 9467, 10

<sup>326</sup> Gustavo Buenahora, Corresponsal, “En este mes será inaugurada la vía de Arboleda-Cucutilla”, *El Tiempo*, 13 enero de 1942, Vol. XXXI, No. 10887, 10.

<sup>327</sup> Gustavo Buenahora, Corresponsal, “Será inaugurada el 28 de este mes la vía Arboledas-Cucutilla”, *El Tiempo*, 27 de febrero de 1942, Vol. XXXI, No. 10932, 10.

El sector Gramalote-Lourdes-Sardinata-Villa Caro se comenzó con la comunicación entre Cúcuta y Gramalote, misma que se estableció en 1931, inaugurándose la vía el 12 de octubre de ese año.<sup>328</sup> Luego fue empalmada con la de Sardinata, cuyo trazado fue puesto a cargo del doctor Gabriel Uribe Ángel en junio de 1934.<sup>329</sup> Solo un mes más tarde el trazado hasta Lourdes fue aprobado, adelantándose los trabajos subsiguientes con fondos de la nación<sup>330</sup>. Para junio 1936 se dieron al servicio 18 kilómetros de la vía, que se consideraba la más comercial de la región fronteriza y una solución crucial al problema comercial que representaba la sequía del río Magdalena en verano.<sup>331</sup> Los trabajos también se adelantaron en dirección Ocaña-Cúcuta, y en julio de 1934 la obra que fue puesta a cargo del ingeniero Monroy, contando con un presupuesto mensual de 10.000 pesos y con el apoyo de 300 obreros.<sup>332</sup>

De otra parte, el tramo Ocaña-Abrego estuvo casi construido para marzo de 1941, faltando por terminarse “el sector de Lourdes-Sardinata y luego de Sardinata-Abrego, para empalmar en esta con la que se comunica a Ocaña y que ya está construida...”<sup>333</sup>. En marzo de 1941 la obra ya llegaba hasta Lourdes y el 18 de ese mes se comenzaron los trabajos para continuar la vía desde dicho municipio hasta Sardinata y de ahí hasta Abrego,<sup>334</sup> llegando las obras a Sardinata en el mes de julio de ese mismo año. La vía fue inaugurada por el gobernador Hernández Bautista e impulsada por el presidente Eduardo Santos.<sup>335</sup> Se construyó también, conforme ya se ha dicho, la carretera Sardinata-Abrego, a la cual en 1942 se le sumó como

---

<sup>328</sup> Sin firmar, “Próximamente quedara terminada la carretera de Cúcuta a Gramalote”, *El Tiempo*, 20 de agosto de 1931, Vol. XXI, No. 7142, 6.

<sup>329</sup> Luis Villa Corresponsal, “El arranque de pamploña es la vía indagada”, *El Tiempo*, 10 de junio de 1934, Vol. XXIV, No. 8151, 6.

<sup>330</sup> Sin firmar, “El Plan de Carreteras que realiza Norte de Santander”, *El Tiempo*, 3 de julio de 1934, Vol. XXIV, No. 8174, 2.

<sup>331</sup> Corresponsal, “La construcción de la vía Ocaña-Gramalote avanza rápidamente”, *El Tiempo*, 3 de junio de 1935, Vol. XXVI, No. 8865, 16.

<sup>332</sup> Corresponsal, “La vía de Cúcuta a Ocaña se comenzará dentro de muy poco”, *El Tiempo*, 5 de julio de 1934, Vol. XXIV, No. 8176, 6.

<sup>333</sup> Aristóbulo Verjel, “La construcción de la carretera de Cúcuta a Sardinata comienza hoy”, *El Tiempo*, 18 de marzo de 1941, Vol. XXXI, No. 10590, 3.

<sup>334</sup> Aristóbulo Verjel, “La construcción de la carretera de Cúcuta a Sardinata comienza hoy”, *El Tiempo*, 18 de marzo de 1941, Vol. XXXI, No. 10590, 3.

<sup>335</sup> Gustavo Buenahora, “La carretera entre Sardinata y Gramalote ha sido inaugurada”, *El Tiempo*, 22 de julio de 1941, Vol. XXXI, No. 10713, 10.

presupuesto la cantidad de 600.000 pesos<sup>336</sup>. De ella en febrero de 1943 faltaban 42 kilómetros por construir para unir ambas poblaciones.<sup>337</sup> Fue inaugurada hasta Ocaña en julio de 1946, estableciéndose de esa manera la comunicación entre Bogotá, Cúcuta, Sardinata y Ocaña.<sup>338</sup> La construcción de esta vía tuvo gran importancia para la región noroeste del Departamento de Norte de Santander, pues permitió el desarrollo económico y comercial de la región.<sup>339</sup>

Otra ruta, La Ceiba-Abrego, fue trazada a finales de 1940 y comenzada su construcción a principios el siguiente año, siendo el presupuesto nacional destinado a esta obra de 600.000 pesos. Los trabajos se comenzaron en el kilómetro 30, un poco más delante de La Ceiba, lugar hasta donde llegaba la carretera previamente construida por el Departamento de Santander, quedando comunicados los municipios de Bucaramanga y Rionegro<sup>340</sup> con el mar en la zona de Santa Marta,<sup>341</sup> comunicación que hasta ese momento solo se podía hacer por el río Magdalena. En noviembre de 1941 los ingenieros Víctor Manuel Guerra y Jorge Enrique Páez hicieron el estudio y trazado de la carretera, faltando entonces solo la revisión de treinta kilómetros para entregarlos concluidos. En su estudio determinaron que lo más conveniente sería realizar una variante al trazado original recortándolo en 20 kilómetros, pasando así por la población de Cáchira que se consideraba de mucha riqueza por sus grandes cultivos de café, caña, pastos, trigo y arroz.<sup>342</sup> En 1946 se destinaron al tramo 400.000 pesos mediante la Ley 17 de 1945 ya mencionada anteriormente.<sup>343</sup>

---

<sup>336</sup> Sin firmar, “Plenamente asegurada la construcción de la vía Sardinata-Abrego”, *El Tiempo*, 18 de marzo de 1942, Vol. XXXI, No. 10951, 10.

<sup>337</sup> Buenahora, Corresponsal, “Quedaran unidas por carretera Ocaña y Cúcuta”, *El Tiempo*, 6 de febrero de 1943, Vol. XXIII, No. 11274, 10.

<sup>338</sup> Corresponsal, “Oficialmente inaugurada la carretera a Ocaña por el gobierno departamental”, *El Tiempo*, 31 de julio de 1946, Vol. XXXVI, No. 12535, 6.

<sup>339</sup> Aristóbulo Verjel, “La construcción de la carretera de Cúcuta a Sardinata comienza hoy”, *El Tiempo*, 18 de marzo de 1941, Vol. XXXI, No. 10590, 3.

<sup>340</sup> Municipio productor de café a gran escala.

<sup>341</sup> Zarate Moreno, Corresponsal, “Se iniciaron los trabajos de la carretera al mar, ayer”, *El Tiempo*, 27 de noviembre de 1940, Vol. XXX, No. 10481, 10.

<sup>342</sup> Gustavo Buenahora, Corresponsal, “La carretera La Ceiba-Abrego se construirá pasando por Cáchira”, *El Tiempo*, 30 de noviembre de 1942, Vol. XXXI, No. 10844, 10.

<sup>343</sup> Sin firmar, “Fue aprobado el Plan de Carreteras”, *El Tiempo*, 19 de enero de 1946, Vol. XXXV, No. 12344, 1.

## *Ocaña-Mar Caribe*

En 1939 se presentó a las cámaras un proyecto de Ley por parte de los ministros de Hacienda y Obras Públicas en el que se trataba, entre otros asuntos, la urgente terminación de la Troncal de Oriente entre Cúcuta-Ocaña y Santa Marta. Con la conclusión de esta Troncal se esperaba que quedara solucionado el problema del departamento de Norte de Santander, que no contaba con una salida directa al mar Caribe. Con la construcción de la vía quedarían definitivamente enlazados el Departamento del Magdalena y el puerto de Santa Marta con el sur y centro del país. En ese momento la Troncal contaba con una longitud total de 2.023 kilómetros desde Florencia, en la comisaria del Caquetá, contando con la Troncal del Centro como complemento.

Tres años antes, en septiembre de 1936 la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Representantes aprobó un proyecto de Ley para adicionar algunas vías al Plan de Carreteras Nacionales, entre ellas la que comunicaba a Ocaña con Gamarra, puerto en el río Magdalena, pasando por Pueblo Nuevo y Aguachica.<sup>344</sup> La construcción de la vía Gamarra-Ocaña se habían iniciado en marzo de 1935, según un telegrama enviado por el presidente Alfonso López Pumarejo a algunos ciudadanos del puerto.<sup>345</sup> Fue concluida cinco años después, en octubre de 1940, pasando por las poblaciones de Río de Oro y Aguachica, ambas en el Departamento del César. Esta vía se construyó dando cumplimiento a un empréstito de 10.000.000 pesos que le había sido destinado desde el principio por las Cámaras.<sup>346</sup>

En julio de 1939 había tres frentes de trabajo en la Troncal Oriental, Lourdes, Norte de Santander – Ocaña; Ocaña – Chiriguaná y Chiriguaná-Ocaña, en la vía a Santa Marta. La extensión del sector Cúcuta-Santa Marta era de 836 kilómetros, de los que para entonces ya estaban construidos 518, faltando 318 kilómetros. Siendo así, se propuso destinar un

---

<sup>344</sup> Sin firmar, “El plan de nuevas carreteras nacionales fue acordado ayer”, *El Tiempo*, 15 de septiembre 1937, Vol. XXVII, No. 9329, 11.

<sup>345</sup> Banderas, Corresponsal, “Los trabajos de la carretera a Ocaña se iniciarán pronto”, *El Tiempo*, 5 de febrero 1938, Vol. XXVII, No. 9467, 10.

<sup>346</sup> Debiase, Corresponsal, “Grande entusiasmo por la construcción de la vía entre Gamarra y Ocaña”, *El Tiempo*, 14 de octubre de 1940, Vol. XXX, No. 10437, 14.

empréstimo de 6.000.000 pesos para la terminación de la Troncal de Occidente y de esta Troncal de Oriente.<sup>347</sup> Las cifras de los kilómetros faltantes en 1939 eran las siguientes:

Carretera troncal oriental—Sector Cúcuta-Ocaña-Santa Marta.			
	Long. total	Long. const.	Long. Por constr.
Cúcuta-Ocaña . . .	227	120	107
Ocaña-La Paz . . .	325	170	155
La Paz-Fundación- Santa Marta . . .	284	228	56
<b>Totales . . . .</b>	<b>836</b>	<b>518</b>	<b>318</b>

Fuente: Corresponsal, “Dos carreteras para unir la costa atlántica al interior del país”, *El Tiempo*, 27 de julio de 1939, Vol. XXVIII, No. 9997, 1.



Mapa del sector Ocaña-mar Caribe en la Troncal de Oriente. Fuente: Laura Valentina Cardona, “Herramienta MapHub” En: <https://maphub.net/> [Consultada: 25.04.2019]

<sup>347</sup> Corresponsal, “DOS CARRETERA PARA UNIR LA COSTA ATLÁNTICA AL INTERIOR DEL PAÍS”, *El Tiempo*, 27 de julio de 1939, Vol. XXVIII, No. 9997, 1.



En agosto de 1940, el ministro de Obras Públicas dictó una resolución para la organización de trabajos de estudio en el sector Chiriguaná-El Carmen, correspondiente a la Troncal de Oriente. Dicha resolución dictaba que la Comisión de estudio debía estar formada por un ingeniero jefe con sueldo mensual de 500 pesos, un ingeniero ayudante con sueldo de 350 pesos y un habilitado-almacenista con un sueldo de 200 pesos, a quienes se les dio un plazo máximo de cuatro meses para la entrega de dichos estudios.<sup>348</sup> En Chiriguaná se hizo conexión con una vía correspondiente a la Troncal Central en su tramo *Valledupar-Riohacha*, pasando por Rincón Hondo, Becerril y Agustín Codazzi.<sup>349</sup>

De otro lado, la vía Fundación-Valledupar fue inaugurada en agosto de 1934 por el gobernador, el inspector de obras departamentales, el contralor, el tesorero general del Departamento del Magdalena<sup>350</sup>. El 15 de enero de 1936 se inició la construcción de la vía en la dirección opuesta, es decir partiendo de Valledupar para encontrarse con el sector ya concluido de Fundación-Caracolí-Camperucho.<sup>351</sup> Luego para comunicar a Fundación con Barranquilla se decidió construir dos vías, una por cada margen del río Magdalena. La carretera que salía de Fundación llegó a Pivijay en febrero de 1938, con una longitud total de 54 kilómetros contando desde la primera ciudad. Al acto inaugural asistieron el gobernador, doctor Castro Monsalvo y su comitiva, además del ingeniero jefe de la carretera, doctor Jorge Borda Aza. De ahí, sobre la margen derecha del río, los trabajos seguirían hacia San Antonio, muy cerca de Barranquilla, donde finalmente la carretera terminaría su recorrido.<sup>352</sup>

Sobre la margen izquierda del río Magdalena se construyeron dos vías paralelas buscando comunicación con Puerto Giraldo, una de ellas, la más cercana al río pasaba por las poblaciones de Soledad, Malambo, Sabanagrande, Santo Tomas y Palmar de Varela. En

---

<sup>348</sup> Sin firmar, “Sector de la carretera Troncal de Oriente será construido próximamente”, *El Tiempo*, 24 de agosto de 1940, Vol. XXX, No. 10386, 7.

<sup>349</sup> La carretera para comunicar a Valledupar con Ocaña se comenzó a construir a principios de 1937. Lozano, Corresponsal, “Se inicio ya el trabajo de la carretera que ira de Ocaña a Valledupar”, *El Tiempo*, 22 de febrero de 1937, Vol. XXVII, No. 9120, 6.

<sup>350</sup> Corresponsal, “La vía Valledupar a Fundación va a ser inaugurada en agosto”, *El Tiempo*, 28 de julio de 1934, Vol. XXIV, No. 8199, 6.

<sup>351</sup> Sin firmar, “Ayer se inauguraron ocho kilómetros de la carretera El Mortiño”, *El Tiempo*, 3 de enero de 1936, Vol. XXV, No. 8718, 8.

<sup>352</sup> Corresponsal, “Se inauguro un tramo de la vía a Fundación”, *El Espectador*, 15 de febrero de 1938, Vo. L, No. 8834, 6.

agosto de 1939 se inauguraron 12 kilómetros de este recorrido, uniendo a las poblaciones de Palmar de Varela y Ponedera, esta última puerto sobre el río Magdalena. Este tramo fue inaugurado por el gobernador Donado y su secretario, quienes como acto inaugural recorrieron en automóvil los municipios de Soledad, Malambo, Sabanagrande, Santo Tomas y Palmar de Valera. La carretera Palmar de Varela-Ponedera hizo parte del Plan Integral de Obras Públicas de la Gobernación del Atlántico. La vía puso en comunicación a la región agrícola más importante del Departamento con la ciudad de Barranquilla y con los puertos del Departamento del Magdalena situados en la margen oriental del río homónimo. Fue construida bajo la dirección del ingeniero Navarro Llano, director de la sección de Obras Públicas departamentales, con un costo por kilómetro de 4000 pesos y un costo total de 60.000 pesos. Para que la carretera fuera transitable en todas las épocas del año se debía construir un puente sobre el Arroyo Grande, con una extensión de 100 metros y un costo de 60.000 pesos, el primero de tal magnitud en aquel Departamento. En ese mismo año fue construida la carretera transversal de Baranoa-Polonuevo,<sup>353</sup> que comunicó a las dos rutas paralelas. La otra vía, es decir, la paralela, comunicaba a las poblaciones de Baranoa-Sabanalarga-Cascajal-Leña. La sección Galapa-Baranoa fue inaugurada en junio de 1932. Al acto inaugural asistió el gobernador del Departamento, doctor Juan Pablo Manotas. La totalidad de la obra entro en funcionamiento el 15 de junio de 1941, completándose con ella la comunicación de la Troncal de Oriente con la ciudad de Barranquilla sobre la margen izquierda del río Magdalena. De Puerto Giraldo a Salamina la comunicación se debía hacer en “ferry-boat”.<sup>354</sup>

Con referencia en dirección a la ciudad de Santa Marta se destinó en mayo de 1935 la suma de 60.000 pesos, para la construcción de las carreteras de Santa Marta a Ciénaga y de Santa Marta a la Sierra Nevada. La intención era comenzar los trabajos el mes siguiente.<sup>355</sup> En junio de 1936 las obras seguían su curso y ya habían sido montados algunos puentes, uno sobre el río Guaria, con 36 metros de luz, otro en la quebrada de El Doctor, de 10 metros de alto y

---

<sup>353</sup> Goenaga, Corresponsal, “Doce kilómetros de la carretera a Palmar de Varela inaugurados ayer”, *El Tiempo*, 22 de agosto de 1939, Vol. XXVIII, No. 10023, 10.

<sup>354</sup> Goenaga, Corresponsal, “El quince se inaugura la gran carretera a Puerto Giraldo”, *El Tiempo*, 9 de junio de 1936, Vol. XXXI, No. 10671, 14.

<sup>355</sup> Sin firmar, “Los trabajos en dos vías del Magdalena”, *El Tiempo*, 28 de mayo de 1935, Vol. XXV, No. 8498, 8.

otro más sobre el río Córdoba con 42 metros de luz, quedando pendiente un puente más sobre el Toribio. Así las cosas, se planeaba terminar la carretera para diciembre de 1936.<sup>356</sup> En septiembre de 1940 el Gobierno Nacional dictó un Decreto que dispuso el orden de los trabajos de estudio y construcción en el sector Fundación-Ciénaga, en la carretera Santa Marta-río Magdalena. El Decreto precisó que bajo la dependencia inmediata del Ministerio de Obras Públicas se iniciaran los trabajos de estudio y construcción relativos a ese sector. Los trabajos se pusieron a cargo de un ingeniero jefe con un estipendio de 300.00 pesos mensuales, un ingeniero ayudante con 270.00 pesos mensuales, y un segundo ingeniero ayudante con 250.00 pesos de pago. Esos pagos serían extraídos de un fondo de 250.000 pesos, destinados para la obra según el parágrafo “a” del artículo único del Decreto 1711 del 10 de septiembre de 1940.<sup>357</sup>

Como ha podido observarse en las páginas precedentes, la carretera Troncal de Oriente tenía como fin último comunicar a la capital de la República y al oriente del país con el mar Caribe, con salida al puerto de Santa Marta y al de Barranquilla. Hasta 1940 la única vía de acceso que tenía el oriente colombiano, en la zona de Bucaramanga hacia la Costa Caribe era el río Magdalena, cuya navegabilidad presentaba en ciertas épocas del año un serio problema para el desarrollo del comercio y la economía de un enorme sector del país. Por tanto, la prensa del momento expresó la gran importancia de esta vía anotando que: la carretera oriental al mar podía resolver radicalmente el problema, incorporando por medio de una vértebra troncal dilatados territorios agrícolas y pecuarios, que carecían de vinculación hasta ese momento, impidiendo su operación económica y la utilización de su riqueza. En 1941 la carretera contaba con 702 kilómetros construidos en el entre Bogotá y Cúcuta. Para esa fecha el recorrido de la Troncal había sido ampliado, interconectando ciudades como Girardot, Bogotá, Tunja, Cúcuta, Ocaña, Chiriguaná, Valledupar, Fundación, Salamina, Puerto Giraldo, Sabanalarga, Barranquilla, Fundación y Santa Marta. En septiembre de 1941 la prensa informó que estaban por construirse los sectores Salamina-Pivijay y Chiriguaná-

---

<sup>356</sup> Irigoyen, Corresponsal, “La construcción de la carretera en Ciénaga continúa progresando”, *El Tiempo*, 1 de octubre de 1936, Vol. XXVI, No. 8985, 6.

<sup>357</sup> Sin firmar, “Será construido en breve el sector de la carretera Santa Marta-río Magdalena”, *El Tiempo*, 15 de septiembre de 1940, Vol. XXX, No. 10408, 11.

Codazzi en la vía a Valledupar.<sup>358</sup> En ese momento la Troncal de Oriente era la única conexión directa de Barranquilla con el interior del país por la vía Fundación-Salamina-Sabanalarga, que para entonces estaba construida.<sup>359</sup> El año siguiente, 1942, se ordenó la apertura de créditos extraordinarios por 400.000 pesos para la construcción y pavimentación de diferentes carreteras nacionales, entre ellas la Troncal de Oriente.<sup>360</sup>

Finalizando 1944 solo faltan 85 kilómetros para unir la Troncal de Oriente que partía de Girardot y terminaba en Santa Marta, en los siguientes lugares: 25 kilómetros en el sector de La Sanjuana, frente a Sardinata, rico municipio ganadero del norte de Santander y puente neurálgico en la explotación de la industria petrolera<sup>361</sup>; y 60 kilómetros entre la histórica ciudad de Ocaña y el puerto de Riohacha,<sup>362</sup> los cuales para la fecha se encontraban en proceso de construcción conforme se ha expuesto anteriormente. La rápida terminación de la vía contaba con el apoyo de diferentes gobernaciones como la de Cundinamarca, Boyacá y Santander, además de numerosos núcleos sociales y económicos de Bogotá, Bucaramanga y Tunja. También de ciudades como Cúcuta, Santa Marta, Riohacha y Ocaña, que eran puntos fundamentales de esa vía y focos de alimentación económica de la misma. En 1946 se hicieron campañas en favor de la terminación de la vía y se efectuó difusión de las inmensas posibilidades que se derivarían. Por ejemplo:

Para Bogotá su unión directa con el Mar Caribe y la exuberante zona agrícola conocida como “Zona Bananera” además de los recursos de variado género que la Gran Troncal de Oriente presenta a todo lo largo de su desarrollo, y de las posibilidades que abre para el negocio del transporte, para el turismo, etc., significa poderosos factores de progreso y altos significados de intercambio humano y mercantil. El viaje Bogotá-Santa Marta se puede cumplir, pues, antes de seis meses,

---

<sup>358</sup> Goenaga, Corresponsal, “DOS GRANDES VÍAS COMUNICARAN A LA COSTA CON EL INTERIOR”, *El Tiempo*, 27 de septiembre de 1941, Vol. XXXI, No. 10780, 10.

<sup>359</sup> Goenaga, Corresponsal, “DOS GRANDES VÍAS COMUNICARAN A LA COSTA CON EL INTERIOR”, *El Tiempo*, 27 de septiembre de 1941, Vol. XXXI, No. 10780, 10.

<sup>360</sup> Corresponsal especial, “Créditos extraordinarios para pavimentar algunas carreteras de la nación”, *El Colombiano*, 27 de febrero de 1942, Vol. XXXI, No. 9055, 4.

<sup>361</sup> Que adquirió gran importancia en la economía colombiana cuando se modificaron las fuentes de energía para la producción y los transportes, pasando del carbón y el vapor al petróleo y la electricidad con el motor de explosión y el motor eléctrico. Alberto Mayor Mora, “Historia de la industria colombiana, 1886-1930,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. V. Dir. Álvaro Tirado Mejía. (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 319.

<sup>362</sup> Sin firmar, “Muy Pronto se Termina la Gran Carretera que Unirá a Bogotá con la Ciudad de Santa Marta”, *El Tiempo*, 15 de octubre de 1944, Vol. XXXIV, No. 11885, 3.

en el rápido espacio de tres días, atravesando cinco departamentos y visitando cuatro capitales: Tunja, Bucaramanga, Cúcuta y Santa Marta. Esto sin mencionar otros atractivos núcleos sociales e interesantes municipios de toda la región oriental.<sup>363</sup>

Con la Troncal de Oriente se querían eliminar las consecuencias de las sequias del río Magdalena y las dificultades que esta situación generaba para el comercio. “Por ello los departamentos orientales, concentrando todas sus energías en una acción conjunta, tienen ahora como único objetivo la rápida terminación de esta gran vía. Los beneficios nacionales que se obtendrán son de tan declarada importancia, que ante la magnitud de la solución resulta superfluo enumerarlos.”<sup>364</sup>

Las carreteras tenían como objetivo, entre otros, el de comunicar poblaciones, ciudades y departamentos, con el fin de establecer redes de comercio que permitieran el intercambio de productos agrícolas y pecuarios correspondientes a distintos pisos térmicos, especialización del trabajo de cada región según condiciones del suelo, etc. debido a esto construir vías de comunicación rectas y delimitadas era una tarea difícil, pues cada población, desde el más pequeño caserío hasta la ciudad más importante buscaba construir caminos no solo terrestres sino también fluviales, marítimos o aéreos que le permitieran comunicarse con los demás centros poblacionales para establecer intercambios comerciales, culturales e incluso ideológicos. De ese modo la Troncal de Oriente instituyó vías alimentadoras que permitieron (y permiten en la actualidad) dichos intercambios.

### ***Boyacá con el Magdalena***

Otra de las carreteras importantes y complementarias de la Troncal de Oriente era la *Carretera del Carare*, que tenía como eje central la ciudad de Tunja. Buscaba comunicar a la capital de Boyacá con el río Magdalena, el occidente colombiano y la costa Atlántica, haciendo comunicación con Puerto Berrío, y así con Antioquia, pero también, con

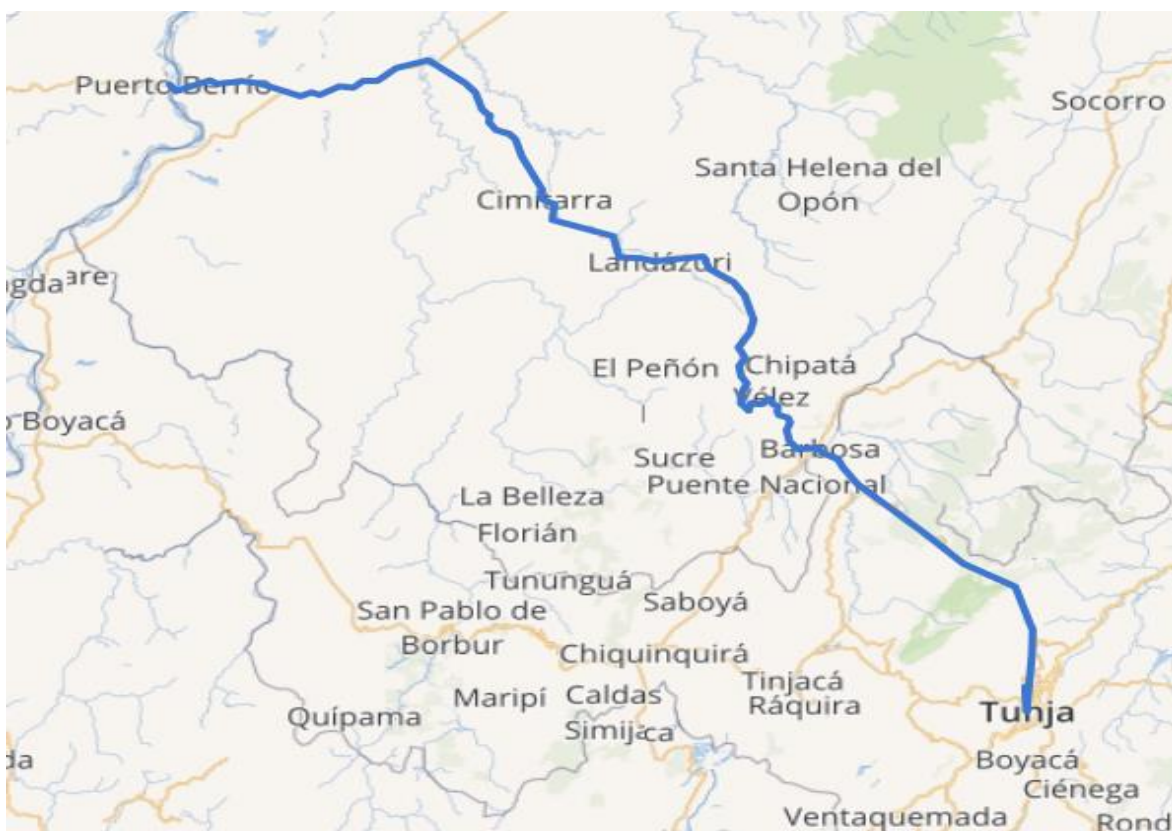
---

<sup>363</sup> Sin firmar, “Muy Pronto se Termina la Gran Carretera que Unirá a Bogotá con la Ciudad de Santa Marta”, *El Tiempo*, 15 de octubre de 1946, Vol. XXXIV, No. 11885, 3.

<sup>364</sup> Sin firmar, “Muy Pronto se Termina la Gran Carretera que Unirá a Bogotá con la Ciudad de Santa Marta”, *El Tiempo*, 15 de octubre de 1946, Vol. XXXIV, No. 11885, 3.

Barrancabermeja más al norte, por la margen derecha de dicho río. En su momento esta alternativa de comunicación se consideró la más adecuada, ya que con ella se podrían obviar las dificultades de navegación que había evidenciado el río, como en el paso de El Ciego.<sup>365</sup>

Esta carretera del Carare estaba dividida en cuatro secciones: Vélez-Landázuri, que fue inaugurada en 1934, con una longitud de 55 kilómetros tardando su construcción año y medio; Landázuri-Quintana, contratada con el doctor Arturo Arcila Uribe, con una extensión de 26 kilómetros proyectados para entregarse en agosto de 1934 cuando terminaba el contrato del señor Arcila; Quintana-Puerto Aquileo, contratada con el doctor Scarpeta; y Puerto Aquileo-Puerto Berrío, contratada con el doctor De La Calle.<sup>366</sup>



Mapa del sector Cúcuta-mar Caribe en la Troncal de Oriente. Fuente: Laura Valentina Cardona, “Herramienta MapHub” En: <https://maphub.net/> [Consultada: 25.04.2019]

<sup>365</sup> Corresponsal viajero, “De dos carreteras está pendiente hoy la región oriental de la nación”, *El Tiempo*, 23 de enero de 1932, Vol. XXI, No. 7296, 9.

<sup>366</sup> Corresponsal, “Inaugurado el primer sector de la carretera del Carare”, *El Tiempo*, 8 de marzo de 1934, Vol. XXIV, No. 8060, 9.

En enero de 1930 desde el Gobierno Nacional se designó para la construcción de esta carretera, en su sección de Tunja-Vélez, al ingeniero administrador Rafael Páez, con 200 pesos de sueldo al cajero contador Vicente Barrera, con 150 pesos de sueldo, con la finalidad expresa de organizar a los obreros.<sup>367</sup> Finalizando marzo de ese año se encargó el propio Departamento de Santander, en la sección Vélez-Helida de construir, con una extensión de 25 kilómetros, de los cuales 20 ya se encontraban explanados y con obras de arte terminadas, restando solo por concluir en detalle 5 kilómetros faltantes antes de llegar al municipio de Helida. La razón para que se responsabilizara el Departamento de la obra fue la carencia de recursos procedentes del Gobierno Nacional, queriéndose evitar así que lo invertido con antelación ese perdiera.<sup>368</sup> Con la construcción de esta carretera quedaría Puerto Berrío a 250 kilómetros de Tunja, los cuales podrían recorrerse en ocho horas y en diez horas los restantes 270 que había hasta Barrancabermeja. De estos últimos ya estaban construidos 113 para agosto de 1930.<sup>369</sup> Un año después, en octubre de 1931 las obras de explanación habían avanzado hasta 13 kilómetros antes de Vélez en dirección a Puerto Berrío.<sup>370</sup> En febrero de 1932 se iniciaron los trabajos en la sección Vélez-río Magdalena con 300 hombres antes desempleados en el Departamento de Santander.<sup>371</sup>

La carretera del Carare encontró justificación para su construcción en la necesidad de los pueblos del altiplano cundiboyacense de hallar salida comercial a los productos que allí se producían, con dirección al occidente colombiano. De esa manera se fortalecían la economía nacional y la regional. Y también se convertía en rentable la explotación de la tierra de esas regiones. A principios de la década de 1930 uno de los pocos departamentos que carecían de salida al río Magdalena era Boyacá. Para entonces dicho río representaba una de las vías de transporte del país más privilegiadas, y por allí circulaba el 80% del comercio exterior. Desde 1873, en manos del ingeniero W. Ridley y por iniciativa de don Aquileo Parra, se estudió la

---

<sup>367</sup> Sin firmar, “Ayer fueron reorganizadas algunas de las principales vías nacionales”, *El Tiempo*, 1 de enero de 1930, Vol. XIX, No. 6557, 16.

<sup>368</sup> Corresponsal, “La provincia esta satisfecha por las labores de la asamblea dptal”, *El Tiempo*, 30 de marzo de 1930, Vol. XX, No. 6644, 7.

<sup>369</sup> Sin firmar, “El dr. Rodríguez habla sobre las obras importantes para Boyacá”, *El Tiempo*, 26 de agosto de 1930, Vol. XX, No. 6788, 6.

<sup>370</sup> Sin firmar, “Pronto se inicia la construcción de la carretera del Carare”, *El Tiempo*, 24 de octubre de 1931, Vol. XXI, No. 7207, 6.

<sup>371</sup> Corresponsal, “Dos carreteras más iniciaron trabajos ayer”, *El Tiempo*, 3 de febrero de 1932, Vol. XXII, No. 7307, 3.

ruta del ferrocarril del Carare, con el objetivo de encontrar una salida rápida y de bajo costo que facilitara el comercio exterior y el intercambio departamental de Boyacá, así como pensando en comunicar los centros productores con los consumidores. Varios administradores del Departamento habían buscado solución a este problema proponiendo la construcción de un ferrocarril, cuyo presupuesto era superior a los recursos del país y a la cuantía de su tráfico. Considerando esto, la solución más económica y rápida fue la construcción de una carretera. En 1928 se tenía como presupuesto para seis metros de ancho y 110 kilómetros que faltaban por construirse la suma de 2'200.000 pesos, o sea 20.000 pesos por kilómetro, pero para bajar costos, en 1932 el Gobierno Nacional determinó que la vía debía tener 4 metros de ancho, lo que redujo el presupuesto en por lo menos un 33%. Con este cambio la suma total para la construcción de la carretera en el año 1932 se calculó en 1'280.000 pesos. Gracias a las políticas proteccionistas<sup>372</sup> del Gobierno Nacional el mercado de la costa Atlántica se consideró preparado para ser consumidor de los productos de Boyacá, caudal que bien podía abastecer a los departamentos de la costa, a Antioquia, parte de Caldas y de Santander, regiones que hasta el momento debían consumir productos del exterior, debido al aislamiento de Departamentos ampliamente productores como Boyacá. Gracias a este aislamiento se había concebido la nación como un reducto excluyente identificado como una lengua, por creencias religiosas comunes y por un vago culto hispanizante que enfatizaba los rasgos anteriores. Lo que explicaba en parte la influencia política de la iglesia y la presencia inusitada de gramáticos en el poder.<sup>373</sup> Pese a este aislamiento geográfico, a fines del siglo XIX las producciones domésticas<sup>374</sup>, que eran la base “industrial” del país, como los tejidos ordinarios comenzaron a jugar un papel importante en los intercambios internos<sup>375</sup>,

---

<sup>372</sup> El proteccionismo que se dio en la época de la “Regeneración” formó parte de un proyecto de unificación nacional y como medida económica que permitió sentar las bases para la creación de un mercado interno, con el desarrollo de un sistema nacional de crédito que subsidiara la acumulación y la formación de una infraestructura que ayudara con ese proceso.

Salomón Kalmanovitz, “El régimen agrario durante el siglo XIX en Colombia,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. II. Dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 145.

<sup>373</sup> Germán Colmenares, “Ospina y Abadía: la política en el decenio de los veinte,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. I. Dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 260.

<sup>374</sup> Que fueron protegidas por leyes de la Regeneración, como la 40 de 1880, que protegerían actividades como la zapatería, la fabricación de muebles y la talabartería mediante la elevación de los derechos de aduana a productos extranjeros similares. Alberto Mayor Mora, “Historia de la industria colombiana, 1886-1930,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. V. Dir. Álvaro Tirado Mejía. (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 316.

<sup>375</sup> Alberto Mayor Mora, “Historia de la industria colombiana, 1886-1930,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. V. Dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 316.



eso sin llegar a significar una pieza económica importante, tanto así que en 1878 Rafael Núñez decía respecto a la economía colombiana que:

Carecemos de seria industria doméstica, porque no tenemos maquinaria, ni arte, ni plena seguridad, ni otras cosas más indispensables, y debemos importar para nuestro consumo más de 12 millones de pesos anuales, que hoy no podemos pagar, porque los costos y tardío del transporte coloca a nuestros productos exportables en el exterior en condiciones muy desventajosas respecto de las que reúnen los productos similares de otros países.

Siendo así y con la comunicación del interior del país con la costa, en 1928 la riqueza productiva de estos Departamentos del interior alcanzó 55.000.000 pesos, que representaban el 4% el catastro territorial del país. Por ello era ilógico mantener el aislamiento del Departamento, y de los consumidores frente a sus productos. Haciéndose indispensable que esa gran zona de Colombia superara el mero consumo regional para poder garantizar su crecimiento económico, conforme lo aseguraba la prensa de la época:

Los índices de costo de la vía en Boyacá han sufrido menos oscilaciones que los del resto del país desde 1918 a hoy [1934], cuando en otros departamentos tales índices se duplicaron en diez años; y que con motivo de la aplicación de la Ley de emergencia, dichos índices, que bajaron en las ciudades cercanas a las costas, permanecieron prácticamente estables en Tunja, demostración clara de que sobre los precios de su producción no influyen en Boyacá diferentes factores a los de su propio consumo y a la cuantía de sus cosechas.

Cuando el país importaba treinta y dos mil toneladas de trigo al año, de lugares distantes miles de kilómetros con relación al lugar de consumo, cuyo costo derivado del transporte a través de los puertos marítimos sumaba de dos millones de pesos, en Boyacá se perdía el trigo a pesar de que consumidores a cuatrocientos kilómetros de distancia compraban el artículo a ciento treinta pesos tonelada, circunstancia o estado de cosas que evidenciaba la existencia de un grave problema cuya solución apremiaba llevarse a la práctica rápidamente.<sup>376</sup>

---

<sup>376</sup> Boyacense, “La carretera del Carare”, *El Tiempo*, 8 de febrero de 1932, Vol. XXII, No. 7312, 4.

Fue buscando solución a este tipo de problemas económicos, sociales y regionales que en aquella época se construyeron las vías en todo el territorio nacional, pero especialmente quizás en esta región, la del Carare resalta dicho imperativo. Ya que, si bien Tunja estaba siendo conectada con Bogotá por la Troncal de Oriente, era necesario comunicarla con el occidente colombiano no solo por el potencial comercial que ello representaba, sino también por la comunicación accesoria con el mar caribe. Es así como en junio de 1932 el balance general de la carretera del Carare pasó a manos del ingeniero Arturo Amaya. Desde el 1 de febrero de ese año se habían iniciado los trabajos para remover derrumbes, limpiar cunetas y encauzar el agua para secado de la banca. Como parte de la reconstrucción de 20 kilómetros, estos trabajos se realizaron hasta el 11 del mismo mes, momento en el cual se avanzó en la construcción de acuerdo con la siguiente distribución:<sup>377</sup>

Sección primera de construcción, abscisa 20.000 a 30.000	625
obreros.	
Sección segunda de construcción, abscisa 30.000 a 35.000	332
Sección de reconstrucción abscisa 0 a 20 000	485
Empleados de administración	18
<b>Suma un total de</b>	<b>1.510</b>
<b>Trabajos hechos:</b>	
Explanación mts. cúbicos.	74.722
Obras de arte	235
Derrumbes	22.421
Afirmado	2.850
Afirmado, mts. cuadrados.	2.850
<b>El costo de exploración fue de</b>	
El de las obras de arte	\$ 15.438.80
El del afirmado	1.838.00
Gastos generales	2.113.25
Valor de las herramientas y elementos comprados	18.339.75
	<b>6.040.81</b>
<b>Estos gastos dan un total de</b>	<b>47.946.80</b>

Fuente: Sin firmar, "Los trabajos en la carretera del Carare", *El Tiempo*, 13 de junio de 1932, Vol. XXII, No. 7435, 6.

En diciembre de ese mismo año, 1932, se cambió el ingeniero encargado de la obra en la sección Landázuri-Magdalena y se nombró al señor Luis Scarpeta en dicho cargo con un sueldo mensual de 130 pesos, más un bono de alimentación. Sus funciones consistían en orientar técnicamente la construcción de campamentos y hospitales, desmontes y demás

<sup>377</sup> Sin firmar, "Los trabajos en la carretera del Carare", *El Tiempo*, 13 de junio de 1932, Vol. XXII, No. 7435, 6.

preparativos para el servicio de la sanidad de la carretera del Carare.<sup>378</sup> Luego el gobierno suspendió los trabajos, circunstancia que motivó a la Cámara de Comercio de Tunja a mostrarse en desacuerdo, dado que se suspendieron precisamente cuando debía aprovecharse el verano, momento en que la construcción y ejecución de las obras resultaba es más fácil.<sup>379</sup> No se sabe cuándo se reanudaron los trabajos con exactitud, pero en febrero de 1934 se habían construido ya 14 kilómetros de carretera, con la ayuda de 500 trabajadores.<sup>380</sup> A principios de marzo, después de año y medio de trabajos se inauguró la sección Vélez-Landázuri, construida por administración directa del Gobierno Departamental, con una longitud de 55 kilómetros. En ese momento se proyectó la terminación de la siguiente sección, Landázuri-Quintana para junio,<sup>381</sup> de modo que la inauguración de la carretera hasta Puerto Aquileo pudiera realizarse en agosto de ese año, lo que significaría que se podría viajar de Puerto Berrío a Bogotá en apenas once horas.<sup>382</sup> Con esto quedaría establecida la comunicación entre Antioquia, Tunja, Bogotá y Caracas, gracias a que de Vélez partía una carretera directa hacia Tunja, y de esta ciudad por la Troncal del Oriente existía comunicación con Bogotá.

La sección Puerto Aquileo-Puerto Berrío que se contrató con el ingeniero José Miguel De La Calle, fue entregada al ministro de Obras Públicas en junio de 1934. Sin embargo, hasta ese momento todavía no se había puesto al servicio. Es de anotar que entonces faltaba aun afirmar algunas partes de la vía, y llevar una barca que se estaba construyendo en los talleres de Santa Cruz para ser usada en el paso del río Carare mientras se ponía el respectivo puente.<sup>383</sup> Finalmente la vía fue inaugurada en dichas condiciones por el director general de carreteras, doctor Enrique Uribe Ramírez; el subdirector general doctor Jorge de la Cruz; el director de edificios nacionales, doctor Jorge Quiñones Neira y algunos funcionarios más, representantes

---

<sup>378</sup> Sin firmar, “Se organizan trabajos en las carreteras nacionales”, *El Tiempo*, 14 de diciembre de 1932, Vol. XXII, No. 7618, 1.

<sup>379</sup> Sin firmar, “La cámara de Tunja levanta una protesta al gobierno”, *El Colombiano*, 19 de diciembre de 1932, Vol. XXI, No. 5863, 1.

<sup>380</sup> Sin firmar, “Efectivos progresos de la carretera del Carare”, *El Colombiano*, 6 de febrero de 1934, Vol. XXII, No. 6253, 2.

<sup>381</sup> Corresponsal, “Inaugurado el primer sector de la carretera del Carare”, *El Tiempo*, 8 de marzo de 1934, Vol. XXIV, No. 8060, 9.

<sup>382</sup> Sin firmar, “Inauguración de la carretera al Carare”, *El Colombiano*, 6 de marzo de 1934, Vol. XXIII, No. 6281, 4.

<sup>383</sup> Sin firmar, “Ya está terminada la carretera del Carare”, *El Colombiano*, 27 de junio de 1934, Vol. XXIII, No. 6391, 1.

de esas dependencias. Fue dada al servicio el 23 de julio de 1934.<sup>384</sup> En abril de 1936 la carretera del Carare todavía tenía pendientes algunos detalles de afirmado,<sup>385</sup> y no fue sino hasta octubre de ese año que se compró el puente, con un costo de 25.513 dólares. Aquel puente tenía 110 metros de luz y según se planeó, sería puesto en servicio en el primer trimestre del año 1937. Con esta carretera el Departamento de Boyacá podría llevar sus productos agrícolas directamente a Antioquia y a Santander, encontrando una salida rápida y fácil por ejemplo para el algodón, producto que allí se cultivaba.<sup>386</sup>

En 1942 la vía estaba en malas condiciones en razón de restricciones presupuestales del Gobierno Nacional, derivadas de la crisis en el comercio mundial que generó la Segunda Guerra Mundial. Bajo esas condiciones la nación era apenas capaz de hacer el mantenimiento mínimo de las carreteras o secciones de estas que ya se encontraban terminadas. En ese momento a la carretera del Carare se le hacía mantenimiento por más o menos 20 o 30 hombres, que no alcanzaban la cantidad óptima para los trabajos requeridos. Así un camión que llevara trigo desde Boyacá hasta Antioquia se demoraba alrededor de 20 horas; y un bus con pasajeros alrededor de 12 horas. Lo mismo pasaba con los vehículos que salieran de Antioquia cargados de telas u otros productos de la industria, con destino a Boyacá o los Santanderes. Las condiciones hicieron que los productos y los viajes se encarecieran a tal punto, que no resultaban rentables.<sup>387</sup> Finalmente a principios de 1946 el presidente de la República, Alberto Lleras Camargo, decretó por medio de la Ley 17 de 1945 la distribución de un empréstito de 22'000.000 pesos para continuar con la construcción de las carreteras de carácter nacional. A la carretera del Carare le correspondieron 200.000 pesos para su terminación.<sup>388</sup>

---

<sup>384</sup> Sin firmar, "La carretera del carare se dará al servicio el lunes", *El Tiempo*, 21 de julio de 1934, Vol. XXIV, No. 8192, 9.

<sup>385</sup> Sin firmar, "La vía del noroeste esta al servicio en toda su extensión", *El Tiempo*, 3 de abril de 1936, Vol. XXVI, No. 8807, 3.

<sup>386</sup> Sin firmar, "La carretera del Carare tiene enorme importancia nacional", *El Tiempo*, 16 de octubre de 1936, Vol. XXVI, No. 9000, 15.

<sup>387</sup> Sin firmar, "La carretera del Carare", *El Colombiano*, 13 de julio de 1942, Vol. XXXI, No. 9186, 5.

<sup>388</sup> Sin firmar, "Fue aprobado el Plan de Carreteras", *El Tiempo*, 19 de enero de 1946, Vol. XXV, No.12344, 1.

## **El noroccidente del país: la Carretera Central del Norte<sup>389</sup>**

La Carretera Central del Norte debía unir a Bogotá con Cúcuta pasando por Duitama, Capitanejo, Chitagá y Pamplona. Su trazado se es complementado por la Troncal de Oriente, en dirección a Tunja y al río Magdalena y hacia el norte entre Ocaña y Santa Marta. La construcción de esta carretera se comenzó en el siglo XIX y fue terminada en la década de 1930, por lo que los trabajos complementarios de la Troncal Oriental fueron enfocados a comunicar Cúcuta con Ocaña y a esta ciudad con la Costa Caribe, además de interconectar las poblaciones del oriente colombiano entre ellas y con los demás departamentos del territorio nacional.

La Carretera Central del Norte constituyó una de las carreteras más importantes del país. Comunicó a Bogotá con Cúcuta, constando de una longitud total de 634 kilómetros. Fue concluida en 1934,<sup>390</sup> siendo una de las primeras carreteras cuya construcción fue iniciativa del Gobierno Nacional. Fue emprendida por el general Tomas Cipriano de Mosquera en 1860<sup>391</sup> y su continuación fue decretada por la Ley 40 de 1864, dictada por el Congreso Nacional. La Ley se trataba de un plan de fomento de obras públicas que debía verificarse durante la administración de Manuel Murillo Toro (1864-1866), y fue ampliada dos años después por la Ley 20 de 1866, por medio de la cual se ordenó construir la carretera de Pamplona a Cúcuta y un ramal que partiera del municipio de Socotá y terminara en Carichana sobre el río Casanare pasando por el Páramo de Novagote y Poleo.<sup>392</sup>

La conclusión de esta carretera se vio postergada múltiples veces por las diferentes guerras y dificultades internas del país, tales como la Guerra de los Mil Días y las diferentes crisis fiscales; también por la mala administración del Estado o de los encargados de las

---

<sup>389</sup> El nombre de esta carretera es Central del Norte, es el nombre que se le designó desde el inicio de su construcción. Es diferente de las grandes troncales sobre las que se ha tratado el presente trabajo, pero es complementaria de la Troncal de Oriente.

<sup>390</sup> Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 77.

<sup>391</sup> Sin firmar, "LA CARRETERA CENTRAL DEL NORTE, VÍA DE IMPORTANCIA MAXIMA", *El Tiempo*, 4 de mayo de 1930, Vol. XX, No. 6675, 3.

<sup>392</sup> Hipólito Montaña, "Se va a terminar la carretera del Norte", *El Tiempo*, 21 de enero de 1932, Vol. XXI, No. 7294, 4.

concesiones que se hicieron para su construcción; por ejemplo, la elaboración de la sección tercera de la carretera, entre Cúcuta y Pamplona, fue designada en los primeros meses de 1930 a la Metropolitan Tunnel and Public Works Co. Limited. Según una publicación realizada por el periódico *El Tiempo* el 28 de abril de 1930, dicha compañía incrementó los costos de obra, además de aminorar su calidad final. Como testigo de esto se pronunció el interventor de la obra, ingeniero Justino Moncó S., quien fiscalizó los trabajos y los gastos. Las quejas sobre dicha compañía obedecían a cinco diferentes motivos. Primero, la contratación de personal inexperto en las obras y “paseantes ingleses que fueron llevados a Cúcuta por la compañía y pagados con los dineros de todos, sin que dejaran huellas de actividad en la carretera.” Segundo, la elaboración de obras de mala calidad y sin cumplir los parámetros establecidos en el contrato, como los espesores, la resistencia, macadams y puentes. Tercero, la negligencia e inhabilidad de la compañía representados en el costo excesivo de las obras de arte. Cuarto, la falta de estadísticas y contabilidad, en contra de lo estipulado en el contrato. Y, por último, el aumento considerable de cortes, debido al mal empleo de los explosivos y maquinarias. Motivos por los cuales la Asamblea de Santander del Norte pidió al Gobierno Nacional la terminación del contrato con dicha compañía.<sup>393</sup>

Fue el general Reyes en su presidencia (1904-1909), quien dio un fuerte impulso a la obra, habiendo construido y entregado a la nación alrededor de 240 kilómetros desde Bogotá hasta Belén de Ceniza.

“Se cuenta que cuando regresó el general, diez años después, moribundo ya, en busca de la patria para no dejar en tierra extranjera sus propios despojos, entre las peregrinaciones sentimentales, la despedida, cuando la vida se le iba ya, recorrió melancólicamente la carretera central hasta Belén, y al comprobar que no había avanzado nada, dijo amargamente, como mucho orgullo en su pesadumbre: ‘hasta aquí construyo el Ladrón!’<sup>394</sup>

---

<sup>393</sup> Fabio González Tavera, “La carretera Central del Norte, la Metropolitan Works y los intereses de Santander”, *El Tiempo*, 28 de abril de 1930, Vol. XX, No. 6670, 9.

<sup>394</sup> Sin firmar, “LA CARRETERA CENTRAL DEL NORTE, VÍA DE IMPORTANCIA MAXIMA”, *El Tiempo*, 4 de mayo de 1930, Vol. XX, No. 6675, 3.

Y no fue que entonces no hubiera trabajos de construcción. Sí los hubo, pero con intensidad intermitente. Se empezaban hoy para suspenderlos mañana, hechos a base de estudios deficientes que ocasionaron grandes pérdidas.”<sup>395</sup>

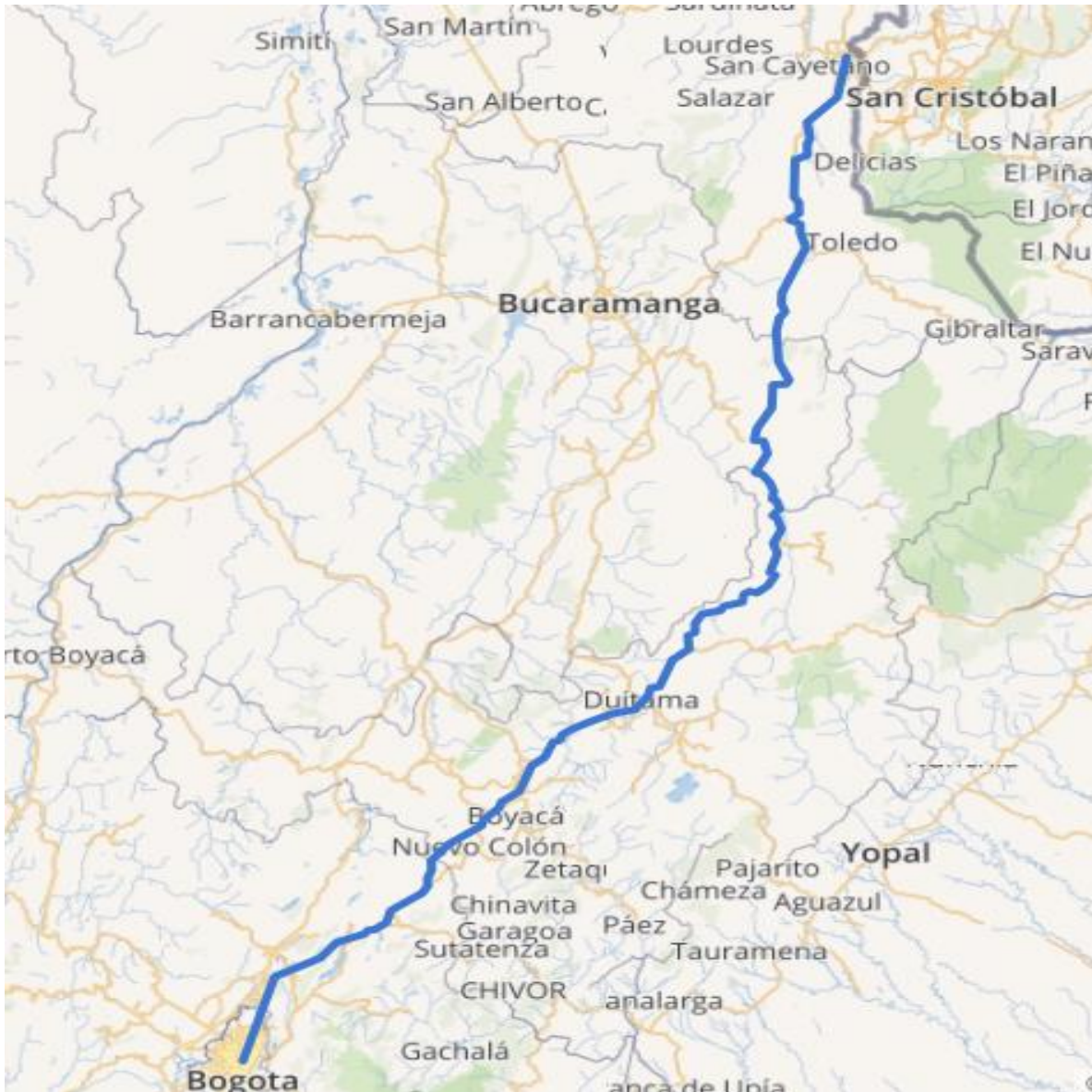
Años después, el presidente Miguel Abadía Méndez (1926-1930) logró construir cerca de 260 kilómetros en tres sectores diferentes de la vasta región nor-oriental de Colombia, que permitieron un desplazamiento hacia el norte en cerca de 370 kilómetros, más allá de Capitanejo, Santander, con la interrupción del río Chicamocha, cuyo puente para el momento no estaba construido; el otro sector era de 110 kilómetros, no muy lejos de la población de Chitagá, Norte de Santander; y entre estos, otro trayecto de 15 o 20 kilómetros. En suma, para principios de 1930 se habían construido más de 500 kilómetros, desafortunadamente no en sección continua.<sup>396</sup> Estas secciones de carreteras construidas de manera aislada quizá obedecieron a que por medio de la Ley 50 de 1910, la Nación cedió a los departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Santander y Norte de Santander, la construcción de la vía empleando auxilios previstos por dicha Ley. En cinco años, los departamentos recibieron 550.000 pesos, con los que construyeron menos de 50 km (14 km en Boyacá, 15 en Santander y 18 en Norte de Santander).<sup>397</sup> Lo que demuestra la mala planificación y ejecución de las obras, además de la mala administración de los recursos.

---

<sup>395</sup> Sin firmar, “LA CARRETERA CENTRAL DEL NORTE, VÍA DE IMPORTANCIA MAXIMA”, *El Tiempo*, 4 de mayo de 1930, Vol. XX, No. 6675, 3.

<sup>396</sup> Sin firmar, “LA CARRETERA CENTRAL DEL NORTE, VÍA DE IMPORTANCIA MAXIMA”, *El Tiempo*, 4 de mayo de 1930, Vol. XX, No. 6675, 3.

<sup>397</sup> Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 77.



Mapa de la Troncal del Norte. Fuente: Laura Valentina Cardona, “Herramienta MapHub” En: <https://maphub.net/> [Consultada: 25.04.2019]

Según un editorial de la época, en el periódico *El Tiempo*, la incomunicación afectaba el fortalecimiento de la unidad y de la economía nacional,

“son los caminos los lazos que forman y aprietan a la unidad nacional. (...) Las provincias del Norte consumen mensualmente millares de quintales de sal venezolana, de harina y de azúcar de aquel país, y miles de galones de gasolina. Ahora, cuando se desnivela nuestra alianza comercial, puede apreciarse cuanto



representa para la economía del país llevar esos artículos del interior y no pagarlos al extranjero.”<sup>398</sup>

Repercusión directa de la crisis mundial del momento, generada por la caída de la bolsa de Nueva York el 24 de octubre de 1929, también llamado “jueves negro”, seguido de la mayor caída de la bolsa de valores el 29 de ese mismo mes y que fue secundada por los derrumbes de bolsas de otros países. Estas caídas representaban la reducción dramática de los precios de los valores que ahí se cotizaban. La principal consecuencia de esto fue una gran pérdida de riqueza en todos los continentes minando la confianza de los inversionistas, además de una caída estrepitosa del comercio internacional al reducirse el valor de las importaciones y exportaciones, esto desembocó en una depresión de la economía mundial que trajo miseria a millones en países industrializados y también en naciones donde no tenían tal avance.<sup>399</sup> Como es el caso de la economía colombiana, que a principios de la década del 30 atravesaba de manera directamente vinculada a la depresión mundial, una crisis fiscal importante, con un déficit que llegaba a 30 millones de pesos y con base en eso era difícil incluir todas las obras de infraestructura necesarias en el presupuesto nacional, por más importantes que fuesen.<sup>400</sup> En ese contexto varias vías en construcción fueron amenazadas con ser suspendidas, entre ellas la Central del Norte. En este sentido decía la prensa: “La situación fiscal es difícil, lo sabemos, pero no es la manera de remediarla paralizar las obras que han de darnos la vida. (...) Se ha hablado de suspender los trabajos por falta de fondos o porque algún contratado no está dando buenos resultados.”<sup>401</sup> Debido a la crisis los dineros para la obra se fueron reduciendo, y a principios de ese año, 1930, la partida era apenas de 25.000 pesos, luego, muy pronto fue de 17.000 pesos “y por lo que se me ha informado [-afirmó un corresponsal de prensa-] todavía de este límite se quiere rebajar más.”<sup>402</sup> Del mismo modo

---

<sup>398</sup> Sin firmar, “LA CARRETERA CENTRAL DEL NORTE, VÍA DE IMPORTANCIA MAXIMA”, *El Tiempo*, 4 de mayo de 1930, Vol. XX, No. 6675, 3.

<sup>399</sup> Portal académico UNAM (Ciudad de México: Universidad Autónoma de México, 2017), Portal académico.<https://e1.portalacademico.cch.unam.mx/alumno/historiauniversal2/unidad2/crisisEconomica1929/crisis1929> [Consulta: 03.09.2019]

<sup>400</sup> Sin firmar, “El ministro de obras dice que fue suspendida la carretera del norte por falta de fondos”, *El Colombiano*, 6 de agosto de 1930, Vol. XIX, No. 5073, 8.

<sup>401</sup> Sin firmar, “LA CARRETERA CENTRAL DEL NORTE, VÍA DE IMPORTANCIA MAXIMA”, *El Tiempo*, 4 de mayo de 1930, Vol. XX, No. 6675, 3.

<sup>402</sup> Sin firmar, “ESTÁN CASI SUSPENDIDOS LOS TRABAJOS EN LA CARRETERA CENTRAL DEL NORTE”, *El Tiempo*, 18 de febrero de 1930, Vol. XX, No. 6604, 5.

los obreros pasaron de 2.000 en el año inmediatamente anterior a solo 300, cifra que se esperaba siguiera disminuyendo debido a la reducción progresiva de los presupuestos.

Aun bajo esas circunstancias, en términos relativos los trabajos iban desarrollándose de manera eficiente, y para febrero de 1930 la construcción se encontraba entre los municipios de Málaga, San José de Miranda y Concepción (los tres pertenecientes al departamento de Santander), con una extensión de 20 kilómetros aproximadamente. De manera que solo quedaba por unir a Miranda con el río Servitá, para así establecer un servicio directo entre la capital nacional y la población santandereana de Concepción, situada en la frontera de Boyacá con el Norte de Santander, teniendo así un trayecto continuo de alrededor de 400 kilómetros. De La Concepción al páramo del Almorzadero, se bifurca otro sector de la carretera que partía hacia el norte y que comunicaba por vía terrestre con Pamplona y Cúcuta. De manera que, con solo llevar la carretera hasta Concepción, quedaría reducido el viaje de Bogotá a Cúcuta a poco más de dos días, y únicamente, para abril de 1930, con unas horas de jornada a lomo de mula.<sup>403</sup>

Para la segunda mitad de 1930, ya los trabajos en la vía estaban prácticamente paralizados por la escasez de obreros; pudiendo afirmarse que la maquinaria y las herramientas se encontraban abandonadas al sol y al agua.<sup>404</sup> Finalmente el 1 de junio de 1930 el ministro de Obras Públicas envió a los ingenieros constructores de la obra un despacho urgente, por medio del cual les avisaba que el gobierno había ordenado la suspensión total de los trabajos en curso de Capitanejo en adelante. Esto en vista de la carencia absoluta de fondos. Allí, la compañía santandereana gerenciada por los ingenieros Rueda y Villamizar, fue la encargada de la construcción en la que laboraban alrededor de 100 trabajadores (en la construcción de banca y explanación, y una cuadrilla más se ocupaba junto con un grupo de ingenieros del montaje del puente metálico adelante de Capitanejo que debía unir los dos sectores en construcción). De esta manera se buscaba dar al servicio lo ya construido hasta un poco más adelante de La Palmera, lugar o estación de construcción que le seguía a Capitanejo.

---

<sup>403</sup> Sin firmar, “ESTÁN CASI SUSPENDIDOS LOS TRABAJOS EN LA CARRETERA CENTRAL DEL NORTE”, *El Tiempo*, 18 de febrero de 1930, Vol. XX, No. 6604, 5.

<sup>404</sup> Sin firmar, “EL ASUNTO DE LA CARRETERA CENTRAL DEL NORTE SE AGRAVA CADA DIA”, *El Tiempo*, 15 de abril de 1930, Vol. XX, No. 6660, 7.

La orden de suspender todos los trabajos fue extendida al sector de Norte de Santander, que estaba siendo construido por una compañía inglesa, con la cual el gobierno y la ciudadanía se encontraba en descontento, como ya se ha dicho, por no verse avances significativos en la construcción.<sup>405</sup> Con la suspensión de los trabajos también se vieron afectadas algunas partes de la carretera ya concluidas hasta Capitanejo porque fueron abandonadas completamente, lo que se calculó que costaría muchos millones reparar. Un balance general de los avances en esa época resumía el conjunto de logros obtenidos, aun en medio de dificultades, de la siguiente manera:

“de Capitanejo hacia Málaga hay diez kilómetros de carretera macadamizados, y de Málaga hacia Concepción hay diez y ocho kilómetros en las mismas condiciones. Con un pequeño esfuerzo se conectarían estos trozos dispersos y se llevaría la carretera hasta Concepción. Otro esfuerzo conectaría el trayecto de Pamplona hacia el Sur, con el que vaya de Concepción hacia el Norte, y con esto quedaría completa la carretera, pues de Pamplona a Cúcuta ya se puede transitar en vehículos de rueda.”<sup>406</sup>

En ese momento, a mediados de 1930, cuando los trabajos estaban ya totalmente suspendidos, la carretera Central del Norte contaba con las siguientes características:

“(…) se han construido 487 kilómetros, según el pormenor siguiente:

De Bogotá al puente de “La Palmera”, en línea continua, 378.

Del puente de “La Palmera” al río Servitá, 9.

Trayecto de Cúcota a Cúcuta, 102

Total 487 kilómetros.

De este modo solo faltan por construir 117 kilómetros, de los cuales hay casi totalmente explanados veinte, así: diez en la región del río Servitá, y diez entre Cúcota y Chitagá.

Concluyendo el montaje del puente de “La Palmera”, sobre el río Chicamocha, y acabando el sector comprendido entre el río Servitá y la población de Miranda, programa muy modesto para el año entrante, se unen los tres trayectos aislados que

---

<sup>405</sup> Sin firmar, “AYER QUEDARON TOTALMENTE SUSPENDIDOS LOS TRABAJOS DE LA CARRETERA CENTRAL”, *El Tiempo*, 2 de junio de 1930, Vol. XX, No. 6704, 7.

<sup>406</sup> Sin firmar, “La carretera central”, *El Tiempo*, 19 de julio de 1930, Vol. XX, No. 6750, 5.

existen en la actualidad y quedaría así una vía continua de 405 kilómetros entre Bogotá y La Concepción.”<sup>407</sup>

Para empalmar los dos tramos de vía que estaban construidos se contaba con dos proyectos diferentes, ambos bien sustentados en estudios previos y cuyo costo para una vía totalmente concluida oscilaba entre los 400.000 y los 600.000 pesos, con obras de arte y macadams incluidos, de los cuales se podía prescindir temporalmente mientras el fisco nacional se organizaba, aspecto que reducía el costo en un monto cercano a 210.000 pesos. Más adelante de Concepción se podía seguir la carretera hacia el Cerrito, y del Molino de Cácosta hasta Chitagá. Los treinta kilómetros de ese trayecto podrían construirse con unos 200.000 pesos, y de esa manera se aseguraría el viaje de Bogotá a la frontera venezolana en dos días.<sup>408</sup> Esto significaría que Bogotá y Caracas se encontrarían por fin unidos por vía terrestre.

Con la terminación de la vía El Mortiño, uno de los ramales de la Troncal de Oriente, Bogotá quedó a dos días de Puerto Wilches, con lo que se esperaba dar solución a los problemas de comercio y tránsito de pasajeros que se presentaban con las regulares sequías del río Magdalena. En este orden de ideas se consideraba que la Carretera Central del Norte era una vía para la expansión comercial y agrícola del oriente colombiano, a la vez que conexión rápida y segura entre el Pacífico y el Atlántico, camino de emergencia para el comercio de Cundinamarca empleando las posibilidades que brindaba el río Magdalena, puente de ideas y de relaciones entre los departamentos centrales de Colombia y la frontera venezolana. “Desde el doble punto de vista del negocio y de la política, esa obra es en el día de hoy [1930] la más interesante y productiva que puede emprender el Estado.”<sup>409</sup> La importancia que representaba dicha vía para el desarrollo de la economía interna del país era innegable porque permitía el intercambio de productos entre los diferentes departamentos y municipios, principalmente del nororiente del país, pero también vinculaba a estos con el resto del territorio nacional, permitiendo dejar atrás la dependencia económica de esa enorme sección del país con respecto a Venezuela.

---

<sup>407</sup> Sin firmar, “La carretera central del norte”, *El Tiempo*, 29 de septiembre de 1930, Vol. XX, No. 6822, 4.

<sup>408</sup> Sin firmar, “La carretera central del norte”, *El Tiempo*, 29 de septiembre de 1930, Vol. XX, No. 6822, 4.

<sup>409</sup> Sin firmar, “La carretera central del norte”, *El Tiempo*, 29 de septiembre de 1930, Vol. XX, No. 6822, 4.

La parte más poblada de la banda oriental del Magdalena en ese momento estaba ubicada en el macizo de la Cordillera oriental, por consiguiente, se podía ubicar allí la producción más importante del oriente colombiano, circunstancia que conllevaba a que los problemas de transporte representaran un enorme inconveniente. La producción que se generaba en aquella zona era preponderantemente de artículos de tierra fría, como el trigo, la papa y la cebada, cuyo transporte necesitaba ser inmediato. Los únicos productos no perecederos y que hasta entonces podían transportarse sin problemas eran la panela, el arroz y el ganado. Los demás cultivos se restringían a mercados locales. Condición que fue cambiando en la medida en que el gobierno de Reyes y los que lo siguieron impulsaron con mayor determinación y más recursos la terminación de diferentes ramales ferroviarios que estaban por terminarse y la construcción de muchas carreteras para el equipo automotor que empezó a hacerse corriente en el país alrededor de 1910.<sup>410</sup> Con la terminación de la carretera Central del Norte se esperaba la resolución de tres problemas, el primero era el de la distribución de los productos del oriente colombiano; el segundo, la independencia del comercio nortesantandereano, que pagaba grandes impuestos y recargos al gobierno venezolano; y por último la intensificación del uso del Ferrocarril de Puerto Wilches,<sup>411</sup> permitiéndole ofrecer una tarifa diferencial favorable al comercio santandereano,<sup>412</sup> siendo así más rentable el uso de este medio de transporte, abaratando costos y haciendo más competitivos los productos de esa zona del país.

Con anterioridad el panorama económico en el oriente del país no era el más prometedor, pues la segmentada construcción de tramos viales no ayudaba mucho. Por medio de estas secciones se acercaban únicamente mercados de la misma producción, creando entre regiones una competencia innecesaria (por ejemplo, en Cundinamarca la producción agrícola se vio reducida a cortos tramos viales que permitían que los productos de Boyacá compitieran con los cundinamarqueses). Muy por el contrario de lo que sucedía en Santander y en el entorno el río Magdalena, que estaban muy cercanos a la producción de la zona santandereana de

---

<sup>410</sup> Salomón Kalmanovitz, "El régimen agrario durante el siglo XIX en Colombia," en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. II. Dir. Álvaro Tirado Mejía. (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 147.

<sup>411</sup> Sin firmar, "LA CARRETERA CENTRAL DEL NORTE ES DE LAS OBRAS URGENTES PARA LA NACIÓN", *El Tiempo*, 11 de octubre de 1930, Vol. XX, No. 6834, 1.

<sup>412</sup> Sin firmar, "La carretera central del norte es de las obras urgentes para la nación", *El Tiempo*, 11 de octubre de 1930, Vol. XX, No. 6834, 1

García Rovira y del norte de Boyacá, pero en donde mayoritariamente se consumían productos extranjeros como trigo y cebada, a precios excesivamente altos. Este sinsentido obedecía a la mala planeación de las vías, pues originalmente no se tuvo en mente que debía tenerse como prioridad la comunicación de centros cuya producción y consumo se complementara en vez de obligarlos a competir. La solución a este desequilibrio era unir la banda oriental del territorio nacional con el río Magdalena, a través de la Carretera Central del Norte,

“pues aquella vía le ofrece [al país] una juiciosa distribución [de la producción] del norte de Boyacá y del oriente de Santander [que] se desviará inmediatamente hacia los mercados occidentales de este departamento y del río Magdalena. La producción de Cundinamarca puede dedicarse a abastecer a su propia población que es bien densa y a surtir los mercados del Tolima y del Huila con los artículos de tierra fría.”<sup>413</sup>

Esta tentativa se complementaría según los cálculos de la época con la Carretera del Carare, que permitiría la intensificación y mejor distribución agrícola del oriente dado que los mercados de Antioquia absorberían gran parte de la producción boyacense.<sup>414</sup>

Con la carretera Central del Norte, Venezuela tendría que bajar los precios de los bienes para conservar su intercambio con Norte de Santander, y por la comunicación de Barranquilla con Cúcuta el precio de los bienes en esta última ciudad se reduciría mínimo en 50%, pues se esperaba que el transporte de una tonelada de Barranquilla a Cúcuta costaría 50 pesos, mientras que por la vía que venía de Maracaibo costaría 100 pesos. A manera de ejemplo relacionado con la anterior aseveración, la prensa de la época informó:

En dos partidas iguales de sombreros, de a 100 docenas cada una, importada la una por la vía Maracaibo y la otra por la vía Barranquilla-Wilches-Bucaramanga-Cúcuta, se obtuvo una diferencia de \$600 a favor de la última, la que distribuida en

---

<sup>413</sup> Sin firmar, “La carretera central del norte es de las obras urgentes para la nación”, *El Tiempo*, 11 de octubre de 1930, Vol. XX, No. 6834, 1.

<sup>414</sup> Sin firmar, “La carretera central del norte es de las obras urgentes para la nación”, *El Tiempo*, 11 de octubre de 1930, Vol. XX, No. 6834, 1

las mencionadas 100 docenas, da un sobre costo de \$0.50 por sombrero. Esta cifra no puede ser más elocuente!<sup>415</sup>

El 11 de abril de 1931 se decretó la Ley 46 sobre el monopolio de fósforos, la cual en su artículo 7 establecía: “Los recursos que se obtengan en virtud de las autorizaciones de la presente Ley serán dedicados por el Gobierno a las siguientes obras: el sesenta por ciento para las carreteras de Popayán a Pasto, Central del Norte y carretera del Carare, de Vélez a Puerto Berrío.”<sup>416</sup> Para la carretera Central del Norte los recursos se destinaron a la terminación de un sector de 94 kilómetros entre Capitanejo y Pamplona.<sup>417</sup> Por lo que en septiembre de 1931 se acordó iniciar los trabajos de la carretera hasta llegar a Cúcuta, iniciando con las secciones Pamplona-Cácota y Cúcota-Chitagá, un trayecto de 80 kilómetros. Los trabajos se iniciaron con 400 hombres, cifra que luego sería duplicada para iniciar los trabajos en otra sección de la carretera la de El Totumo-Concepción, donde faltaba el tramo El Totumo-Miranda de 21 kilómetros, que una vez terminado establecería la comunicación entre Bogotá y Concepción, la cual se reduciría a un día de viaje. De ahí se seguirían los trabajos hasta Cúcota a donde llegaba la carretera, construida desde Cúcuta, quedando así establecida la comunicación Bogotá-Cúcuta.<sup>418</sup> En junio de 1932 la carretera se inauguró en Málaga, municipio ubicado entre Miranda y Concepción, obra en manos del ingeniero Francisco Villamizar Hernández.<sup>419</sup>

Solo unos meses más tarde, el 18 de septiembre se inauguró la carretera Concepción-Cerrito,<sup>420</sup> población ubicada entre Concepción y Chitagá a donde llegó la carretera solo un mes después, el 24 de octubre de 1932, quedando establecida la comunicación de Bogotá con

---

<sup>415</sup> Sin firmar, “La carretera central del norte es de las obras urgentes para la nación”, *El Tiempo*, 11 de octubre de 1930, Vol. XX, No. 6834, 1

<sup>416</sup> República de Colombia, Ministerio de Justicia, Ley 46 de 1931. En: Suin Juriscol, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1600497> [Consulta: 04.03.2019]

<sup>417</sup> Sin firmar, “La carretera central y la de Cali a Buenaventura”, *El Tiempo*, 20 de abril de 1931, Vol. XXI, No. 7021, 12.

<sup>418</sup> Sin firmar, “Es un hecho la comunicación por ruedas con el Caquetá”, *El Tiempo*, 3 de septiembre de 1931, Vol. XXI, No. 7156, 3.

<sup>419</sup> Corresponsal, “Se inauguró ayer en Málaga la carretera central del norte”, *El Tiempo*, 20 de julio de 1932, Vol. XXII, No. 7471, 3.

<sup>420</sup> Corresponsal, “La carretera del norte llega ya al Cerrito”, *El Tiempo*, 30 de septiembre de 1932, Vol. XXII, No. 7543, 6.

Pamplona.<sup>421</sup> En diciembre de 1932 mediante un decreto se dividió la carretera Central del Norte en diferentes secciones, con el fin de organizar y optimizar los trabajos. Las secciones fueron dispuestas así: sección primera, de Capitanejo hacia el norte, bajo el cuidado del ingeniero jefe Francisco Villamizar, a cargo de quien se continuarían los estudios necesarios y las obras de construcción (con el apoyo del personal técnico y administrativo creado para la sección de Santander). Sección segunda, de Chitagá hacia el sur, a cargo del ingeniero jefe Jorge Lobo Guerrero, tramo en el que se ejecutarían los mismos trabajos que en la primera sección. Sección Cúcuta-Chitagá, donde se llevarían a cabo trabajos faltantes para terminar la explanación, el afirmado y las obras de arte, quedando encargados de ellos el ingeniero y el personal de la zona de Pamplona.<sup>422</sup> Para marzo del siguiente año, 1933, los trabajos arribaron a la cima del Páramo del Almorzadero, al norte de Cerrito, a una altura de 3900 m.s.n.m, punto más alto alcanzado por una vía nacional en Colombia, y a 454 kilómetros de Bogotá.<sup>423</sup> Del Páramo a Chitagá restaban unos 25 kilómetros, en cuales los trabajos siguieron avanzando con ahínco y donde se dispuso de más o menos 2.500 obreros para su ejecución, quedando establecida su comunicación para el 7 agosto de ese año, 1933.<sup>424</sup> Sin embargo la obra no fue completamente terminada hasta 1934, según la inauguración de la carretera Central del Norte, que comunicó finalmente a Bogotá con Cúcuta.

---

<sup>421</sup> Corresponsal, “Inaugurose en Chitagá ayer la carretera Ctl. del Norte”, *El Tiempo*, 25 de octubre de 1932, Vol. XXII, No. 7568, 13.

<sup>422</sup> Sin firmar, “Se organizan los trabajos en las carreteras nacionales”, *El Tiempo*, 14 de diciembre de 1932, Vol. XXII, No. 7618, 1.

<sup>423</sup> Sin firmar, “Llego al Paramo del Almorzadero la vía del norte”, *El Tiempo*, 17 de marzo de 1933, Vol. XXIII, No. 7709, 1.

<sup>424</sup> Sin firmar, “Antes de agosto esta en servicio la vía del Norte”, *El Tiempo*, 6 de mayo de 1933, Vol. XXIII, No. 7757, 3.



## Conclusiones

La construcción de vías de comunicación en Colombia comenzó, aproximadamente por la misma época que aconteció en el exterior, con la construcción de vías férreas, comenzando con el Ferrocarril de Barranquilla-Puerto Colombia en 1869. El avance fue lento porque las regiones estaban demasiado aisladas entre sí por grandes montañas y ríos caudalosos que carecían de puentes. El desarrollo de los ferrocarriles fue más avanzado en las zonas cafeteras gracias, principalmente, al interés del gobierno nacional por transportar el grano para ser exportado, lo que se ligaba directamente con el mayor desarrollo del occidente del país por ser la zona que desde finales del siglo XIX se caracterizó como cafetera, jugando de ese modo la economía del café un papel fundamental en el desarrollo de los ferrocarriles y posteriormente en el de las carreteras.

El primer cultivador de café con fines comerciales en Antioquia fue José María Jaramillo, quien sembró 2000 árboles en 1861, en su finca el Tablazo de Rionegro, pero la plantación fracasó por razones climáticas. En los años sesenta, Eduardo Walker Robledo, de Sonsón, estableció una plantación pequeña, pero bien organizada cerca de Manizales. Tiempo antes Tyrrell Moore había establecido en 1830 una plantación de café y caña en el Municipio de Valdivia, que no prosperó.<sup>425</sup> Con estos esfuerzos se dio por iniciado el cultivo del café de manera sistemática en el noroccidente colombiano, como producto de exportación. Si bien en Colombia los cultivos habían comenzado en el Departamento de Santander, rápidamente se hicieron parte importante de la ocupación agrícola de Antioquia y el Eje Cafetero. Así, si para 1875 Antioquia solo exportaba 1400 sacos, apenas tres años más tarde ya se había consolidado toda una industria del café en ese Estado, pues en la zona del actual municipio de Cisneros en 1878 había 328.000 cafetos productivos, que, a razón de 1000 por hectárea cubrían aproximadamente 328. Existían también plantaciones de más de 10.000 árboles en Yolombó, Yarumal, Copacabana, Medellín, Titiribí y Concordia, y otras más pequeñas en Rionegro, Jericó, Fredonia y el Valle del Nus. La industria cafetera se ubicó igualmente en las zonas altas de las haciendas ganaderas de los comerciantes de Medellín, aunque no de

---

<sup>425</sup> Mariano Arango Restrepo, "El desarrollo de la agricultura en Antioquia," en *Historia de Antioquia*, Martha Lucía Bustamante (Medellín: El Colombiano, 1987), 169-181.

manera duradera. En 1878, solamente cuatro fincas en la zona de Medellín albergaban el 46% de los cafetos. Gracias a las mejoras en los sistemas de transporte y al alza en el precio externo, el cultivo de café en el país se vio estimulado, aumentando las exportaciones colombianas de 100.000 sacos en 1870 a 172.420 en 1874.<sup>426</sup>

En 1919 la exportación del grano llegó a representar un 68.7% de las exportaciones nacionales. Así, el ascenso exportador del café convertía su producción en el sector más dinámico de la economía, que, a la par representaba una relativa estabilidad de la vinculación de Colombia al mercado mundial.<sup>427</sup> En este sentido, y teniendo una idea general sobre la importancia del café en la economía nacional, pues a través de su comercialización y exportación condujo a la acumulación de capital dinero en los circuitos empresarios nacionales, la circunstancia representó una condición previa para la posterior industrialización del país. Por tanto, se puede concluir que el auge y prioridad que se le dio a la construcción de vías en el país obedeció en parte a los intereses comerciales y económicos, tanto del gobierno nacional como de los departamentos, ávidos de fortalecer y fomentar el cultivo y comercialización del grano en el mercado nacional, pero principalmente en el exterior.

La economía del café terminó determinando los ingresos ordinarios del Estado, gracias a que le otorgó al país la capacidad de compra en el exterior, fijó el flujo de las importaciones y, con ello, el monto de los derechos aduaneros. Bajo estas condiciones se estableció una relación de dependencia en la cual Colombia se hizo sensible a los ritmos de producción del café y del mercado mundial. En este sentido crucial, la construcción de vías de comunicación tuvo muchísima importancia para los mercados locales y regionales. De manera especial, cumplió una función vital en las regiones cafeteras, pues permitió la movilización de insumos y de productos entre las plantaciones, entre centros económicos importantes y la construcción de infraestructura necesaria para la exportación (como instalaciones portuarias, por ejemplo). Con el desarrollo de aquellas vías, el Estado otorgó especial pertinencia al impulso sustancial

---

<sup>426</sup> Mariano Arango Restrepo, "El desarrollo de la agricultura en Antioquia," en *Historia de Antioquia*, Martha Lucia Bustamante (Medellín: El Colombiano, 1987), 169-181.

<sup>427</sup> Bernardo Tovar Zambrano, "La economía colombiana 1886-1922," en *Nueva Historia de Colombia* tomo V, Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Planeta Colombiana Editorial S.A, 1989), 9-50

del desarrollo económico en general, y de modo especial a la economía exportadora, dada la orientación predominantemente centrifuga de las vías existentes y de las planeadas, lo que también favoreció el comercio de importación.<sup>428</sup> Tanto así, que, hasta finales de la década de 1920, la función principal de las vías de comunicación y de los ferrocarriles en particular fue la de integrar las áreas cafeteras a los puertos de embarque.<sup>429</sup> Así, el café cumplió un papel de primer orden en el desarrollo económico colombiano: la integración vial, la estabilización de la navegación por el río Magdalena, pero, sobre todo, la creación del mercado interno que ayudo grandemente a expansión de la industria manufacturera, con posterioridad a las décadas de 1910 y 1920.<sup>430</sup>

Por todo esto, no se considera simplemente fortuito el gran impulso que desde el Estado se dio a las vías del occidente colombiano, sobre todo en comparación con las del resto del país. No obstante, cabe indicar que aquellas otras vías también fueron importantes económicamente, pues buscaron comunicar la costa Atlántica con Bogotá y con el sur del país, lo mismo que con las fronteras –quizá más activamente con Venezuela, en parte obedeciendo a razones de defensa de la soberanía–.

El auge del ferrocarril fue corto, pues en Colombia aun sin terminar de implementarlo se produjo, a semejanza de las dinámicas mundiales, el reemplazo del ferrocarril por el automóvil hacia 1910, el cual requería de la construcción de carreteras.<sup>431</sup> En el país algunas de las carreteras que se comenzaron a construir fueron montadas sobre viejos caminos indígenas o coloniales, inicialmente de manera más o menos improvisada, pero el proceso se fue organizando a medida que la tecnificación en el ramo fue ingresando al país.

Para la economía los primeros años del siglo XX fueron determinantes, en tanto se formaron las condiciones económicas, sociales y político-institucionales que orientaron a Colombia

---

<sup>428</sup> Bernardo Tovar Zambrano, “La economía colombiana 1886-1922,” en *Nueva Historia de Colombia* tomo V, Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Planeta Colombiana Editorial S.A, 1989), 9-50

<sup>429</sup> Jesús Antonio Bejarano Ávila, “La economía colombiana entre 1922 y 1929,” en *Nueva Historia de Colombia* tomo V, Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Planeta Colombiana Editorial S.A, 1989), 51-76.

<sup>430</sup> Mariano Arango Restrepo, “El desarrollo de la agricultura en Antioquia,” en *Historia de Antioquia*, Martha Lucia Bustamante (Medellín: El Colombiano, 1987), 169-181.

<sup>431</sup> Salomón Kalmanovitz, “El régimen agrario durante el siglo XIX en Colombia,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. II. Dir. Álvaro Tirado Mejía. (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 147.

por la senda de la modernización capitalista. Esta situación fue el resultado de la unión de diferentes factores en el ámbito interior y también en el de las relaciones externas. Uno de estos factores fue, como ya se ha resaltado, la producción cafetera de exportación.<sup>432</sup>

En este orden de ideas se construyeron tres troncales: una fue la Troncal de Occidente que recorrió el territorio nacional de sur a norte, desde Rumichaca en Nariño hasta Barranquilla en Atlántico, la cual fue alimentada por diversas vías transversales: la que comunicó a Caldas con Medellín, la carretera que venía desde el Pacífico, la Carretera de Medellín a Turbo o “vía al Mar”, la “Carretera a Tumaco”, procedente de Pasto y la de Quibdó-Ciudad Bolívar (Antioquia). Cada una de ellas construida con la finalidad expresa de complementar y fortalecer la red de intercambio regional y nacional.

Entre el grupo de las que acaban de mencionarse, la ramificación Caldas-Medellín (que pasaba por La Pintada) fue una de las más importantes, porque sirvió como puerta entre el sur y el norte del país, significando la apertura comercial entre Antioquia y el Departamento de Caldas. Por su parte, la Carretera del Pacífico comunicó a Cali con el Océano Pacífico, facilitando la unión de las rutas mundiales con el interior del país a través del puerto de Buenaventura, de gran importancia para la efectiva vinculación con el mundo. La Carretera de Turbo, también llamada la “Carretera al Mar”, fue otra de las dotadas de mayor significación porque buscaba la comunicación de Medellín con el Océano Atlántico y la región de Urabá, cuya construcción se encontró atravesada por largas y fuertes discusiones en torno a si era mejor construir una carretera o un ferrocarril. El trasfondo de esta polémica se suscitó en torno a supuestos favores políticos que rondaron la aprobación del proyecto, relacionados con recursos procedentes de dineros ambicionados por caudillos políticos antioqueños en el marco de la Danza de los Millones. Por su parte la Carretera a Tumaco, en el sur del país, debía empatar con la línea del Ferrocarril de Nariño, comunicando al puerto con el resto del país con el fin de fortalecer su economía, incrementar el comercio interior, desarrollar el comercio exterior, y fomentar la colonización y cultivo de tierras baldías. Y finalmente, ha de mencionarse aquí la Carretera Quibdó-Ciudad Bolívar (Antioquia), con la

---

<sup>432</sup> Bernardo Tovar Zambrano, “La economía colombiana 1886-1922,” en Nueva Historia de Colombia tomo V, Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Planeta Colombiana Editorial S.A, 1989), 9-50.

que se enlazó la Intendencia con el mencionado Departamento. Fue construida con participación de presos como mano de obra, medida implementada también en otras obras que se realizaron en Colombia. Con esta vía se buscaba comunicar la capital intencional con el río Atrato, y permitir la eventual exportación, por puertos del Mar Caribe, de productos como por ejemplo una porción del café de Antioquia; además se esperaba que la vía en cuestión incrementara la industria minera en Chocó y Antioquia.

Hacia el oriente se construyó la Troncal del Centro, iniciada desde Florencia, Caquetá, para culminar en Riohacha, Guajira. Sin embargo, finalmente la obra solo llegó a cruzar una amplia zona comprendida entre los actuales Departamentos de Huila y de César. Con esta vía se planeó comunicar el sur-centro del país con la costa Atlántica, así como establecer una conexión entre Neiva y el Océano Pacífico a través de una vía complementaria. Su objetivo fue igualmente, enlazar el sur del país con Bogotá. Para comunicar a Caquetá con el resto del país se construyó un ramal que comunicó a Bogotá con Florencia, pasando por Neiva. Desde una perspectiva argumental su importancia radicaba, principalmente, en la consolidación de la unidad nacional y la efectividad de la presencia estatal en zonas hasta entonces apartadas del eje administrativo y gubernamental central, necesidad evidenciada luego de la Guerra con Perú en 1932-1933. De otra parte, como acaba de mencionarse, se hacía indispensable comunicar al Departamento del Huila con el Océano Pacífico, para encontrar salida fácil al representativo contingente de café que allí se estaba produciendo, siendo en la época el principal artículo de exportación regional. Por ello una vía hacia el Pacífico significaba una salida corta, rápida y que podía aminorar costos, permitiendo rentabilizar la producción cafetera; además de hacer accesibles los artículos de importación necesarios para la expansión económica, dado el mejor precio de su transporte en comparación con el ofrecido al comercializarlos por el Atlántico. Lejos de allí, en la parte norte de la Troncal del Centro, fueron construidas las vías del sector Riohacha-Valledupar con las que se buscaba la comunicación del norte con el centro del país y la capital de la República, estableciendo una conexión con la carretera que iba de Ocaña a Valledupar. De otro lado, se establecía adicionalmente vinculación entre Valledupar y el río Magdalena, principal arteria fluvial del país, desde tiempo de la Conquista y Colonia.

Como última Troncal por referir aquí, aunque no menos importante, es indispensable mencionar la construcción Troncal Oriental, en el costado oriental del territorio nacional, desde el centro del país hasta la Costa Caribe. Con esta Troncal se buscó satisfacer una de las necesidades más primordiales que tenía el país en ese momento, representada por la búsqueda de una salida al café que se estaba produciendo en el interior del país. Además, se pretendió que las poblaciones ubicadas en el interior del país sobre este eje tuvieran acceso a los productos que llegaban a los puertos caribeños. Por ello, su construcción se fraccionó en diferentes sectores, de manera que las obras fueran ágiles y prácticas. Dichos sectores fueron Girardot-Fusagasugá-Bogotá; Bogotá-Tunja-Pamplona-Cúcuta-Ocaña; Ocaña-Costa Caribe. A su término esta importante vía intercomunicó a los departamentos de Cundinamarca, Boyacá y los Santanderes con el Atlántico de manera más rápida, más segura y más económica, si el tráfico se compara con el disponible con anterioridad recurriendo simplemente al transporte que posibilitaba el río Magdalena. Además, la construcción de esta Troncal significó un incuestionable avance en el sentido de unificación tanto geográfica como social de Colombia.

Para 1925 la mitad del café en Colombia se exportaba por Barranquilla y solamente un 30% por Buenaventura, gracias a la utilización que era posible efectuar del río Magdalena, pues se carecía de vías de comunicación de comparable importancia. Esta situación cambió radicalmente con la intensificación de la construcción de ferrocarriles y luego de carreteras, y claro está, gracias a las mejoras y adecuaciones en la capacidad de embarque y manejo de los puertos marítimos, circunstancia que produjo un cambio muy sensible en la orientación y volúmenes de comercio. Así, para 1950 lograron exportarse por el puerto de Buenaventura hasta el 64% del café colombiano, y por el de Barranquilla el 29.7%. Una década después, por este último puerto el tráfico se había reducido al 3.5%, mientras que el de Buenaventura se había incrementado hasta sumar un 88.6%.<sup>433</sup> La situación descrita da cuenta de la importancia del manifiesto incremento de vías de comunicación en la zona occidental del país, por haberse consolidado esa gran sección de Colombia (la zona occidental) como área cafetera principal desde finales del siglo XIX. Las utilidades del café se emplearon

---

<sup>433</sup> Eva Sandrín García Charris, “El café: eje articulador en el desarrollo económico del territorio colombiano a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX,” *Epokhe* 7 (2014): 39-45.

parcialmente para financiar la infraestructura de transporte, que por otro lado terminó por unificar el mercado interior colombiano, pudiéndose financiar así la construcción básica de las troncales de todo el país. Una de las características del café como artículo de mercado era que inicialmente lograba compensar, al menos de manera relativa, los altos costos de su transporte, los cuales con el paso del tiempo fueron haciéndose más razonables gracias a las conexiones progresivamente construidas, entre los centros productores del grano, ejes de contacto importantes como el río Magdalena y los puertos marítimos. La importancia del café para la economía colombiana residía en que fue el único producto que logró estabilizar el crecimiento económico mediante las exportaciones, e internamente integró mercantil –y lo que es fundamental, fiscalmente– el trasegar económico colombiano gracias a la apertura de vías terrestres.<sup>434</sup>

El café se consolidó de ese modo, conforme lo expresa el historiador James Henderson, como un “producto al cual la economía colombiana se aferró en el siglo XX como el producto más productivo de exportación”.<sup>435</sup> Tanto así que la inserción más a fondo de las haciendas cafeteras en el mercado internacional y particularmente también la economía campesina en las regiones colonizadas por los antioqueños, impulsó la expansión rápida y sostenida del mercado interno nacional, forjando en principio un ejército de asalariados temporales para las cosechas del grano, y de manera consecuente para las obras públicas requeridas en el comercio, los servicios y el transporte, proceso que sentó las bases para el desarrollo de un mercado para la industria toda vez que generó procesos de urbanización creciente hasta el punto de que, para los años de 1920, el expansivo y creciente flujo de la circulación monetaria socavó de manera progresiva la estructura de las viejas haciendas y precipitó la aceleración de la vieja economía campesina y el consumo consecuente, consolidando de manera irreversible la acumulación capitalista en Colombia.<sup>436</sup> El impacto innegable de estos desarrollos plasmó durante las décadas de 1930 y 1940 la profunda transformación del país generando entornos industriales urbanos que, por un lado, requerían ser orientados por el

---

<sup>434</sup> Eva Sandrín García Charris, “El café: eje articulador en el desarrollo económico del territorio colombiano a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX,” *Epokhe* 7 (2014): 39-45.

<sup>435</sup> James Henderson. “Colombia a fines del siglo XIX,” en *La modernización en Colombia. Los años de Laureano Gómez, 1889-1965* (Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2006), 4.

<sup>436</sup> Salomón Kalmanovitz, “El régimen agrario durante el siglo XIX en Colombia,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. II. Dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 114.

Estado considerando las nuevas circunstancias sociales y políticas acarreadas por la salarización y la mayor circulación monetaria, y de otra parte, vinculaban de manera definitiva a Colombia con los circuitos mercantiles y financieros del hemisferio occidental. De todo lo dicho se desprende la significación del accionar político, económico, social y jurídico efectuado por la República Liberal y sus proyectos modernizadores (claramente ajustados, utilizados y aprovechados con posterioridad por los gobiernos conservadores que siguieron al año de 1946, y por las administraciones del Frente Nacional después de 1958).

Ya a comienzos de los años veinte los observadores indicaban, de manera persistente, que la principal limitación de la economía nacional era la carencia de un sistema articulado de medios de transporte que permitiera la comercialización de los productos y la superación de la dispersión y fragmentación de los mercados. Hasta entonces, la función de las vías de comunicación, en particular de los ferrocarriles, había sido la de integrar las áreas cafeteras con los puertos de embarque para el exterior, lo que configuraba un sistema o infraestructura de transportes de tipo centrifugo, que internamente apenas vinculaba los mercados internos de manera marginal.<sup>437</sup> Si bien los ferrocarriles jugaron un papel primordial en el crecimiento y dinamización de la economía colombiana, progresando de la mano con la comercialización del café, la construcción de las vías férreas fue rápida pero casi que intempestivamente abandonada y sustituida por la construcción de carreteras, en un país que no estaba preparado ni financiera ni tecnológicamente para asumir la construcción de este nuevo tipo de vías de comunicación. Ese enorme e inesperado cambio es denominado *frenesí vial* por un consagrado investigador en el tema como José Alvear Sanín.<sup>438</sup> El llamado *frenesí vial* comenzó con la llamada *Prosperidad a Debe*, cuando todavía no se conocía oficialmente y exactamente el número de automóviles existentes en el país, cifra que sólo se precisó en 1930 y que justificó el acrecentamiento de la construcción de carreteras, focalizando los esfuerzos en los sectores del país previa (aunque dificultosamente) más transitados. Para tomar una idea, en 1940 en todo el país existían 3.893 automóviles. En 1942 ingresaron 1.800; en 1943 llegaron apenas 46, circulando para aquel año en todo el país 9.544 vehículos; en 1944 sólo

---

<sup>437</sup> José Antonio Ocampo, *Historia económica de Colombia* (Bogotá: Siglo Veintiuno Editores, 1987), 196.

<sup>438</sup> José Alvear Sanín, *Desarrollo del Transporte en Colombia 1492-2007* <https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/Historia>, [consulta: 20.03.2019], 456-462-467.



podieron importarse 99 automotores, puesto que, a causa de la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos había suspendido la producción de vehículos no militares. Además, por ello se presentó una gran escasez de llantas que casi imposibilitaba el desplazamiento de los vehículos existentes. Pero pese a todo ello, en Colombia las carreteras no dejaron de construirse. En el marco de los años 1940, en palabras de Alvear, se produjo una verdadera transición de carácter administrativo y técnico en la decisión política, económica y administrativa de fomentar no caminos cimentados en hierro sino en tierra. Así el Ministerio de Obras dejó de ser uno de “ferrocarriles” para convertirse en uno de “carreteras”.<sup>439</sup> Cambio de orientación éste que puede explicarse políticamente como una consecuencia de la llegada del liberalismo al poder, guardando correspondencia con la afirmación coloquial efectuada por los ingenieros y grandes investigadores sobre la materia Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, “el nuevo gobierno liberal buscaba diferenciarse por completo de los gobiernos conservadores precedentes, que fomentaron la construcción de ferrocarriles.”<sup>440</sup>

La importancia de las carreteras desde una perspectiva técnica había sido identificada ya en primera instancia por la administración conservadora de Miguel Abadía Méndez (1926-1930), pues incluso durante su gobierno se invirtió casi la misma cantidad de dinero en carreteras que la luego efectuada en el ramo por los gobiernos liberales entre 1930 y 1939. Se tenía la asidua convicción de que detrás de la construcción de carreteras llegarían “la prosperidad” y “la modernización”, buscando dejar atrás el país rural de la década de 1920. Sin embargo, Colombia seguiría siendo rural todavía durante veinte o treinta años más<sup>441</sup>, a pesar de que durante el periodo 1920-1930 se experimentaron evidentes transformaciones económicas y sociales.<sup>442</sup>

Dicha predilección por las carreteras estaba sustentada, en parte, en contaba con algunas características que las fueron imponiendo por encima de las ferrovías, como su menor costo

---

<sup>439</sup> José Alvear Sanín, *Desarrollo del Transporte en Colombia 1492-2007* <https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/Historia>, [consulta: 20.03.2019], 456.

<sup>440</sup> Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte durante el siglo XX* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006), 67.

<sup>441</sup> Germán Colmenares, “Ospina y Abadía: la política en el decenio de los veinte,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. I. Dir. Álvaro Tirado Mejía. (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 245.

<sup>442</sup> Germán Colmenares, “Ospina y Abadía: la política en el decenio de los veinte,” en *Nueva Historia de Colombia*. Vol. I. Dir. Álvaro Tirado Mejía. (Bogotá: Editorial Planeta, 1989), 244.

kilométrico al comparar unas y otras. De otro lado, la mayor rapidez técnica para su terminación fue un factor ampliamente aceptado. Además, la facilidad con que se podían dispersar los recursos, atomizando la inversión en pequeños tramos (en pos de satisfacer a cada cacique o representante político regional), constituyó un factor de peso que animó al gobierno central a obtener máximo respaldo político posible.

Todas las troncales contempladas por la Ley 88 de 1931, que normatizó sobre la red vial nacional, fueron previstas correspondiendo a sectores que a su vez contaban con distintos frentes de trabajo. Según lo dispuesto por el artículo sexto de dicha normatividad, las carreteras que estuvieran dispuestas en el Plan Nacional de Carreteras debían cumplir algunas condiciones, como poder interconectarse con un sistema vial nacional de naturaleza central, no ser paralelas a corta distancia con los ferrocarriles ya existentes (para evitar que se conectaran los mismos puntos o que sirvieran al mismo tráfico ya atendido), debían comunicar, preferentemente, trayectos ya construidos con poblaciones, estaciones ferroviarias y puertos, tanto fluviales como marítimos, dando prioridad, según la densidad poblacional, a las localidades que hasta ese momento, 1931, no tuvieran acceso a ninguna carretera.<sup>443</sup> La Ley planteaba como postura esencial, que el mayor beneficio provendría de la consecución final de un sistema de transportes básicamente destinado a incrementar las exportaciones y la agricultura comercial. Se propendió así, según se afirmó en la época, por construir preferentemente “aquellas carreteras que tiendan a desarrollar la economía nacional y a comunicar al mismo tiempo la capital de la República con las capitales seccionales”.<sup>444</sup>

El Plan de Carreteras así propuesto se desarrolló inicialmente de manera lenta y desordenada, porque las construcciones se realizaron en principio con recursos ordinarios y disponiendo pequeñas apropiaciones, situación que cambió a medida que se le fueron atribuyendo mayores recursos como las rentas de la gasolina. Ello causó durante una primera etapa dispersión de recursos, encarecimiento de las construcciones y tiempos de espera demasiado

---

<sup>443</sup> Andrés López Bermúdez, *Modernización y debate político en Colombia, 1931-1944 Integración y orden en la República Liberal. Del discurso jurídico-político a la construcción de la identidad nacional* (Saarbrücken: Editorial Academia Española, 2012), 85.

<sup>444</sup> Sin firmar, “El Chocó y sus vías de comunicación”, *El Tiempo*, 20 de septiembre de 1933, Vol. XXIII, No.7893, 5.

prolongados para su terminación. De todos modos, para 1939 ya la mayoría de los departamentos contaba con vías de comunicación de carácter nacional sobre un esquema de troncales básico, que alcanzaba a satisfacer las necesidades primordiales del país, conectando a las capitales departamentales entre sí y a éstas con la capital de la República.

Al finalizar la República Liberal, los trabajos básicos en materia de vías estaban hechos, las primeras pinceladas que buscaron integrar territorialmente a Colombia fueron dadas de manera sólida, interconectándose regiones, economías y poblaciones complementarias, fortaleciendo la unidad y la economía nacional. Estas condiciones fueron aprovechadas por los gobiernos conservadores posteriores que terminaron por apegarse y continuar el plan de integración trazado en la década de 1930 por los gobiernos liberales, tomándose como base para las consecuentes obras viales, las troncales y ya rutas construidas.

## Fuentes y bibliografía

### Fuente primaria

- Periódico El Tiempo 1930-1946
- Periódico El Espectador 1930-1946
- Periódico El Colombiano 1930-1946
- Exposición: Modernizaciones en el Valle del Cauca siglo XX, “«Caminos modernos»: Carreteras y puentes departamentales,” Biblioteca departamental del Valle, <http://expovirtuales.bibliovalle.gov.co/project/caminos-modernos-carreteras-y-puentes-departamentales/> [consultada: 21/01/2019].
- CITARA: Memoria Ambiental y visual del Chocó, “Pasado, presente y futuro de la vía al mar Animas-Nuquí,” [http://lasmemoriasdegonzo.blogspot.com/2011/03/pasadopresente-y-futuro-de-la-vía-al.html](http://lasmemoriasdegonzo.blogspot.com/2011/03/pasadopresente-y-futuro-de-la-via-al.html) [Consulta: 24.01.2019].
- República de Colombia, Ministerio de Justicia, Ley 88 de 1931. En: Suin Juriscol, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1630074>, [Consultada: 30.06.2019].
- República de Colombia, Ministerio de Justicia, Ley 46 de 1931. En: Suin Juriscol, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1600497> [Consulta: 04.03.2019]
- República de Colombia, Ministerio de Justicia, Ley 3 de 1933. En: Suin Juriscol, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1557599> [Consulta: 04.03.2019]
- República de Colombia, Ministerio de Justicia, Ley 75 de 1938. En: Suin Juriscol, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1653766> [Consultada: 15.01.2019]
- República de Colombia, Ministerio de Justicia, Ley 10 de 1946. En: Suin Juriscol, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1566263> [Consultada: 20.02.2019]

## Fuente secundaria

### Libros

- Álvarez Morales, Víctor, y otros. *De caminos y autopistas. Historia de la infraestructura vial en Antioquia*. Medellín: Gobernación de Antioquia: Universidad Eafit, 2014.
- Alvear Sanín, José. *Desarrollo del Transporte en Colombia 1492-2007*. Bogotá: Ministerio de Transporte, 2007.
- Arango, Mariano. *Café e industria 1850-1930*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1977.
- Arango, Mariano. *El café en Colombia 1930-1958*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1982.
- Bushnell, David. *Colombia: una nación a pesar de sí misma*. Bogotá: Planeta Colombiana Editorial S.A, 1996.
- Chalarca, José. *La caficultura en el Huila. Historia y desarrollo*. Bogotá: Comín presencia editores, 2000.
- Donadio, Alberto. *Los italianos en Cúcuta. Pioneros del café en Colombia*. Medellín: Sílabas Editores, 2014.
- Elías, Norbert. *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*. México: Fondo de Cultura Económica, 1994.
- Estrada, Efraín. *Sucesos colombianos 1925-1950*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 1990.
- Halperin Donghi, Tulio. *Historia contemporánea de América Latina*. Madrid: Alianza Editorial, 2005.
- Hobsbawm, Eric. *Naciones y nacionalismo desde 1780*. Barcelona: Crítica, 2000.
- Kalmanovitz, Salomón. *Economía y nación. Una breve historia de Colombia*. Bogotá: Siglo Veintiuno Editores, 1987.
- Kalmanovitz, Salomón. *Nueva historia económica de Colombia*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2010.
- López Bermúdez, Andrés. *Modernización y debate político en Colombia, 1931-1944 Integración y orden en la República Liberal. Del discurso jurídico-político a la*

*construcción de la identidad nacional*. Saarbrücken: Editorial Académica Española, 2012.

- Machado, Absalón. *El café: de la aparcería al capitalismo*. Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1988.
- Malamud, Carlos. *América Latina, siglo XX la búsqueda de la democracia*. Madrid: Síntesis, 1992.
- Ocampo, José Antonio. *Café, industria y macroeconomía*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2015.
- Ocampo, José Antonio. *Historia económica de Colombia*. Bogotá: Siglo Veintiuno Editores, 1987.
- Pachón, Álvaro, y María Teresa Ramírez. *La infraestructura del transporte durante el siglo XX*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006.
- Palacios, Marco. *El Café en Colombia (1850-1970). Una historia económica, social y política*. Bogotá: Editorial Presencia, 1979.
- Poveda Ramos, Gabriel. *Historia Económica de Colombia en el Siglo XX*. Medellín: Editorial Universidad Pontificia Bolivariana, 2005.
- Weber, Max. *El político y el científico*. Barcelona: Altaya, 1995.

### **Artículos de libros y revistas**

- Arrubla Yepes, Mario. «Síntesis de Historia Política Contemporánea.» En *Colombia hoy: perspectivas hacia el siglo XXI*, de Jorge Orlando Melo González y Mario Arrubla Yepes, 1-556. Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1996.
- Bejarano Ávila, Jesús Antonio. «La economía colombiana entre 1922-1929.» En *Nueva Historia de Colombia V*, de Álvaro Tirado Mejía, 51-76. Bogotá: Planeta Colombiana Editorial S.A, 1989.
- Bejarano, Jesús Antonio. «El despegue cafetero (1900-1928).» En *Historia Económica de Colombia*, de José Antonio Ocampo, 179-200. Bogotá: Siglo Veintiuno Editores, 1988.
- Bejarano, Jesús Antonio. «La intervención del Estado en la economía colombiana.» *Nueva Sociedad*, 1980: 17-28.

- Colmenares, Germán. «Ospina y Abadía: la política en el decenio de los veinte.» En *Nueva Historia de Colombia I*, de Álvaro Tirado Mejía, 243-268. Bogotá: Editorial Planeta, 1989.
- Delannoi, Gil. «La teoría de la nación y sus ambivalencias.» En *Teorías del Nacionalismo*, de Gil Delannoi y Pierre André Taguieff, 1-36. Barcelona: Paidós, 1993.
- García Charris, Eva Sandrín. «El café: eje articulador en el desarrollo económico del territorio colombiano a finales del siglo XIX y comienzos del XX.» *Epokhe*, 2014: 39-45.
- Gutiérrez Flórez, Felipe. «Dificultad geográfica y flujo comunicacional en el orto del siglo XX en Colombia.» *Historia y sociedad*, 2014: 49-70.
- Henderson, James. «Colombia a fines del siglo XIX.» En *La modernización en Colombia. Los años de Laureano Gómez*, de James Henderson, 3-33. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2006.
- Kalmanovitz, Salomón. «El régimen agrario durante el siglo XIX en Colombia.» En *Nueva Historia de Colombia II*, de Álvaro Tirado Mejía, 101-154. Bogotá: Editorial Planeta, 1989.
- LeGrand, Catherine. «La economía de exportación agrícola.» En *Colonización y protesta campesina en Colombia 1850-1950*, de Catherine LeGrand, 21-42. Bogotá: Editorial Universidad Nacional de Colombia, 1998.
- Mayor Mora, Alberto. «Historia de la industria colombiana, 1886-1930.» En *Nueva Historia de Colombia*, de Álvaro Tirado Mejía, 313-332. Bogotá: Editorial Planeta, 1989.
- Mayor Mora, Alberto. «Túnel de La Quebra.» *Credencial Historia 116*, 1999: <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-116/tunel-de-la-quebra> .
- Meisel Roca, Adolfo, María Teresa Ramírez, y Juliana Jaramillo. «Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el periodo de 1920-1950.» *Cuadernos de Historia económica y empresarial*, 2014: 1-43.

- Mora Toscano, Óliver. «Los dos gobiernos de Alfonso López Pumarejo: estado y reformas económicas y sociales en Colombia (1934-1938 y 1942-1945).» *Apuntes del CENES*, 2010: 151-171.
- Moreno, Delimiro. «Un siglo de comunicaciones y transportes en Colombia.» En *Nueva Historia de Colombia*, de Álvaro Tirado Mejía , 153-176. Bogotá: Editorial Planeta, 1998.
- Ospina Vásquez, Luis. «1909-1930.» En *Industria y protección en Colombia 1810-1930*, de Luis Ospina Vásquez, 420-430. Bogotá: Editorial La Oveja Negra, 1974.
- Otero Bahamón, Silvia. «¿Qué esconde el asfalto? La política de los medios de transportes y el proceso de formación del Estado.» *Controversia*, 2009: 164-211.
- Palacios, Marco. «De la ampliación de la ciudadanía a la dictadura y la élite plutocrática.» En *Entre la legitimidad y la violencia: Colombia 1875-1994*, de Marco Palacios, 135-188. Bogotá: Banco de la República-Biblioteca Luis Ángel Arango, 2003.
- Poveda Ramos, Gabriel. «La industria en Medellín, 1890-1945.» En *Historia de Medellín I*, de Jorge Orlando Melo, 308-324. Bogotá: Compañía Suramericana de Seguros, 1996.
- Skidmore, Thomas E., y Peter H. Smith. «La transformación de la América Latina contemporánea (década de 1880-década de 1990).» En *Historia Contemporánea de América Latina*, de Thomas E. Skidmore y Peter H. Smith, 53-79. Barcelona: Editorial Crítica, 1996.
- Tilly, Charles. «Cambio social y revolución en Europa.» *Historia Social*, 1993: 71-98.
- Torres del Río, César. «Gobierno de Mariano Ospina Pérez (1946-1950).» En *Gran Enciclopedia de Colombia*, de Jorge Orlando Melo, 147-160. Bogotá: Círculo de Lectores, 1991.
- Tovar Zambrano, Bernardo. «La economía colombiana (1886-1922).» En *Nueva Historia de Colombia V*, de Álvaro Tirado Mejía, 9-50. Bogotá: Planeta Colombiana Editorial S.A, 1989.



- Valle Graciano, Marisol, y Andrés López Bermúdez. «Una coyuntura que conmocionó a Colombia: el conflicto con el Perú. Percepciones en el archivo de Carlos E. Restrepo (1932-1934).» *TEMPUS. Revista en Historia General*, 2017: 84-120.
- Zamara Rincón, Rosa Isabel. «Historia del ferrocarril de Nariño.» *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas*, 2016: 87-103.

## Tesis

- Gómez, Alberto Luis. 1983. La geografía del bachillerato español (1836-1970): Historia de una crisis. Tesis doctoral, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Santander.
- León Vargas, Karim. 2006. Un Vuelo al Pasado: Empresas, Estado y Vida Cotidiana en los Inicios de la Aviación en Colombia, 1911-1950. Tesis de Historia, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad de Antioquia.
- Restrepo, Alejandro. 2013. Regulación y fomento a la industrialización por la Asamblea Departamental de Antioquia. Aspectos de un proceso, 1890-1930. Tesis de Historia, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad de Antioquia.
- Restrepo, Alejandro. 2019. Aspectos históricos de la colonización de Urabá, 1913-1951. El caso de las Asambleas Departamentales de Antioquia y Bolívar. Tesis de maestría Historia, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad de Antioquia.

## Prensa

- Arango Restrepo, Mariano. «El desarrollo de la agricultura en Antioquia.» *El Colombiano*, 21 de octubre de 1987: 169-181.
- Huertas Ramírez, Silvio Nel. «La pavimentación de la carretera del progreso.» *El Tiempo*, 2002 de noviembre de 19: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1326347>.

## **Cibergrafía**

- Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española, en: <https://dle.rae.es/?id=DVHsxdO> [Consultada: 28.02.2019].
- Universidad Autónoma de México. *Portal académico UNAM*. 2017. <https://e1.portalacademico.cch.unam.mx/alumno/historiauniversal2/unidad2/crisisEconomica1929/crisis1929> (último acceso: 3 de septiembre de 2019).