

HISTORIA DEL FERROCARRIL DE NARIÑO
HISTORY OF THE TRAIN IN NARIÑO DEPARTMENT
HISTÓRIA DA FERROVIA DE NARIÑO

Por: Rosa Isabel Zarama Rincón

Doctora en Historia Universidad Católica Andrés Bello (Caracas), Investigadora independiente. rosa_isabelz@hotmail.com

Recibido: 12 de agosto de 2015

Aprobación definitiva: 10 de noviembre de 2015

Un kilómetro de camino que se abra, un cimiento que se levante para una cárcel es siempre un avance por lento que parezca. La parálisis absoluta, desalienta no sólo a los pueblos sino también a los mismos gobernantes; porque en este país se exige y debe siempre exigirse, a quienes gerencian la cosa pública, la acción persistente y bien encaminada.

Julián Bucheli (Pasto. Gobernación de Nariño, Mensaje a la Asamblea Departamental de 1922. Imprenta del Departamento. 14).

RESUMEN

Los habitantes del suroccidente colombiano, hoy departamento de Nariño, desde la Colonia hasta las primeras décadas del siglo XX carecieron de vías adecuadas de comunicación para unir la zona Andina con el océano Pacífico, lo que generaba enormes dificultades en sus desplazamientos y en las actividades comerciales. Desde 1860, dirigentes locales y la población le reclamaron al gobierno nacional la construcción de un sistema férreo. Finalmente, al concluir el año 1924 se inició la obra que sorteó numerosas dificultades. En 1944 ese proyecto llegó a su fin: la crisis económica de 1929, el desinterés del Estado y el boom automotor frenaron esa iniciativa. El ferrocarril de Nariño eran kilómetros que iniciaban en El Diviso, estación en la selva y concluían en el puerto de Tumaco. A pesar de sus problemas, la unión de la línea férrea y de la carretera entre El Diviso y Túquerres permitió obtener unas vías que agilizaron la comunicación de las poblaciones del interior con el mar. Esta investigación aborda la historia de los emprendimientos locales para obtener un sistema férreo y las complejidades en la construcción de ese tramo. Además, es un aporte para la historia de las vías de comunicación del departamento en referencia.

Palabras claves: transporte, historia regional, Nariño, Colombia.

JEL: N76, N97

ABSTRACT

The residents of the Colombian southwest, in what today is the Department of Nariño, lacked adequate transportation routes to link the Andean zone to the Pacific Ocean from the colonial era to the first decades of the Twentieth Century – a scenario that hampered movement and commercial activity. From the outset of the 1900s, local leaders and citizens urged the national government to build a railway system. Work on the project, which overcame numerous obstacles, finally began in 1924. In 1929 that project came to a close – the economic crisis of 1929, the disinterest of the state, and the automotive boom halted the initiative. The kilometers of the Nariño train network began in jungle station of El Diviso and ended at the port of Tumaco. Despite its problems, the confluence of the railway and highway between El Diviso and Túquerres made it possible to obtain routes that expedited connections between populations in the interior with their seaside counterparts. This analysis examines the history of local enterprises aimed at constructing a railway system and the difficulties related to that stretch. Moreover, it also contributes to the history of the roadways' development in Nariño.

Keywords: transporte, regional history, Nariño, Colombia.

JEL: N76, N97

RESUMO

Os habitantes do sudoeste colombiano, hoje departamento de Nariño, desde a Colônia até as primeiras décadas do século XX precisaram de vias adequadas de comunicação para unir a zona Andina com o oceano Pacífico. O que gerava enormes dificuldades em seus deslocamentos e nas atividades comerciais. Desde 1860, dirigentes locais e a população pediam ao governo nacional a construção de um sistema férreo. Finalmente, ao concluir o ano de 1924 se iniciou a obra que sorteou numerosos problemas. Em 1944 esse projeto chegou a sue fim: a crise econômica de 1929, o desinteresse do Estado e o boom automotor frearam essa iniciativa. A ferrovia de Nariño eran quilómetros que iniciavam em El Diviso, estação na selva e concluía no porto de Tumaco. A pesar de seus problemas, a união da via férrea e das rodovias entre El Diviso e Túquerres permitiu obter umas vias que agilizaram a comunicação das populações do interior com o mar. Esta pesquisa científica aborda a história dos empreendimentos locais para obter um sistema ferrífero e as complexidades na construção desse trecho. Além disso, é uma contribuição para a história das vias de comunicação do departamento em referência.

Palavras chaves: transporte, história regional, Nariño, Colombia

JEL: N76, N97

REFERENCIAS

1. ALBÁN, Francisco (1918). Informe que el gobernador de Nariño rinde a la Asamblea Departamental de 1918. Imprenta del Departamento. Pasto.
2. BEJARANO, Jesús Antonio (1989). La economía colombiana entre 1922 y 1929. Nueva Historia de Colombia, Tomo I, Historia política 1886-1946, Álvaro Tirado Mejía (director científico y académico). Planeta Colombiana Editorial S.A. Bogotá. Pp. 51-76.
3. BUCHELI, Julián (1921). Gobernador de Nariño, Mensaje a la Asamblea departamental de 1921. Imprenta del Departamento. Pasto.
4. BUENDÍA NARVÁEZ, Jorge, (1979). "Constante afán de Pasto por vincularse al mar". En: Cultura Nariñense. Mayo- Junio. No. 115. Pasto, Colombia. Pp. 5-16.
5. CERO (Carlos Teófilo Rosero), (1953). "El levantamiento de los Rieles del Ferrocarril de Nariño", En: Ilustración Nariñense. Marzo de 1953. No. 112, Pasto, Colombia. Pp. 5-8.
6. CHÁVEZ, Guillermo Edmundo (1962). Chambú. Editorial Bedout. Medellín.
7. CHAVES R. Max (1920). El ferrocarril de Nariño. Trabajo presentado a la consideración del 2o. Congreso de Mejoras Nacionales por el delegado del departamento de Nariño. Imprenta del Departamento. Pasto.
8. COLMENARES, Germán (1989). "Ospina y Abadía. La política en el decenio de los veinte". Nueva Historia de Colombia, Tomo I, Historia política 1886-1946, Álvaro Tirado Mejía (director científico y académico). Planeta Colombiana Editorial S.A. Bogotá. Pp. 243-268.
9. COMITÉ DE DESARROLLO ECONÓMICO (1951). Informe final, septiembre de 1950-agosto de 1951. Imprenta del Banco de la República. Bogotá.
10. CORREA RESTREPO, Juan Santiago (2012). Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos (1869-1990). CESA. Bogotá.
11. LAUCLIN, Currie, (1951). Bases de un programa de fomento para Colombia. Informe de una misión dirigida por Lauchlin Currie y Auspiciada por el Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento. Banco de la República. Bogotá.
12. DÍAZ DEL CASTILLO, Emiliano (1952). Economía del departamento de Nariño. Tomo I, Imprenta del Departamento. Pasto.
13. ERASO NAVARRETE, Rafael (1944). "Ferrocarril de Nariño", En: Letras. Revista de actualidad para todos, Enero de 1944, No. 11. Pasto, Colombia. Pp. 63 a 65.
14. FERNÁNDEZ RUEDA, Sonia (2008). (Comp.) Introducción. El ferrocarril de Alfaro. El sueño de la integración. Taller de Estudios Históricos y Corporación Editora Nacional. Quito.
15. HINESTROSA, Roberto, (1927). "Interesante correspondencia del conocido escritor, Roberto Hinestrosa C. al director de Ilustración sobre los sucesos de última hora". En: Ilustración nariñense, serie II, diciembre, No. 24. Pasto, Colombia. Pp. 21 y 22.
16. LEBRET, Louis Joseph (1958). Estudios sobre las condiciones de desarrollo en Colombia/Misión económica y humanismo. Aedita, Editores Cromos, Bogotá. 2 volúmenes.
17. JIMÉNEZ MENESES, Orián, Hernández Pérez, David y Pérez Morales, Edgardo (2005). Tumaco. Historia, memoria e imagen. Universidad de Antioquia. Medellín.

18. McGREEVEY, William Paul (1988). Historia económica de Colombia 1845-1930. Traducción de Haroldo Calvo Stevenson. Tercer Mundo Editores. Cuarta edición. Bogotá.
19. OCAMPO GAVIRIA, José Antonio (2007). "La crisis mundial y el cambio estructural (1929-1945)". Historia económica de Colombia. Edición revisada y actualizada. José Antonio Ocampo Gaviria, Germán Colmenares, Jesús Antonio Bejarano, (et. al.) Planeta y Fedesarrollo. Bogotá. Pp. 233-239.
20. POLO MURIEL, Francisco (1998). "El ferrocarril en Colombia, Venezuela y Ecuador (1855-1995): un análisis comparativo", Jesús Sanz Fernández (coord.) Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995), Ministerio de Fomento, Unión Fenosa. Madrid. Pp. 211-248.
21. POSADA, Carlos Esteban (1989). "La gran crisis de Colombia". Nueva Historia de Colombia, Tomo V, Economía, café industria, Álvaro Tirado Mejía (director científico y académico) Planeta Colombiana Editorial S.A. Bogotá. Pp. 77-102.
22. PUERTAS, Enrique "Ferrocarril de Nariño" (1957). En: Ilustración Nariñense. Enero, No. 125, Pasto, Colombia. P. 15.
23. PUERTAS, Federico (1922). El Departamento de Nariño y sus posibilidades económicas, Conferencia dictada en Bogotá: el 13 de octubre de 1922. Imprenta del Departamento. Pasto.
24. REPÚBLICA DE COLOMBIA, (1926). Mensaje que el Señor Gobernador del Departamento de Nariño, general don Eliseo Gómez Jurado, dirige a la Asamblea Departamental, 1926. Imprenta del Departamento. Pasto.
25. RODRÍGUEZ GUERRERO, Ignacio (1959). Estudios geográficos sobre el departamento de Nariño. Imprenta del Departamento. Pasto.
26. RODRÍGUEZ GUERRERO, Ignacio (1961). Geografía económica de Nariño, Tomo III, Geografía económica (Las industrias pecuaria, minera, bancaria, etc.). Editorial Sur Colombiana. Pasto.
27. S.A. (1923). ¿Cable aéreo o ferrocarril? Capacidades económicas y fiscales del departamento de Nariño. Editorial Marconi. Bogotá.
28. S. A. (1930). En: "Ferrocarril de Nariño, declaraciones del gerente señor Gabriel Agudelo", En: Anales de Ingeniería. Mayo de 1930, No. 446. Bogotá, Colombia. Pp. 134-135.
29. ZARAMA RINCÓN, Rosa Isabel (2009). "El tren de Nariño. Un tren fantasma" en la llanura del Pacífico Colombiano, Vías de comunicación y geohistoria en Sudamérica, Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, Consejo de Desarrollo Científico, Humanístico y Tecnológico, Vicerrectorado Administrativo, Mérida, Venezuela. Pp. 237-272.
30. MUSEO JUAN LORENZO LUCERO (Pasto), *El Bien Público*, Año, No. 1, No. 14, Pasto, 7 de abril de 1894.