

FERROCARRIL DEL NORTE

ING. JAIME SUÁREZ DÍAZ

INGENIERO CIVIL GEOTECNISTA MSc Y DIRECTOR TÉCNICO GEOTECNOLOGÍA.

El Ferrocarril para unir a Bogotá con la Costa Atlántica inició su construcción en 1876 y no se ha terminado.

El Ferrocarril del Norte, se planteó como una vía de comunicación y desarrollo para salir al río Magdalena y a la Costa Atlántica desde Bogotá, por Bucaramanga y Puerto Wilches; su principal impulsor fue Aquileo Parra cuando era ministro de Hacienda y posteriormente como Presidente de Colombia.

El ferrocarril se contrató inicialmente en 1876 por el sistema de concesión y posteriormente se acudió a recursos públicos para su construcción.

En 1951, el Estado suspendió su construcción cuando se habían realizado los tramos entre Bogotá y San Benito - Santander y Bucaramanga y Puerto Wilches.

Revivir este proyecto generaría un impulso económico trascendental para Bogotá, Cundinamarca, Boyacá y Santander.

LOS FERROCARRILES EN EL SIGLO XIX

El inicio de los ferrocarriles en Colombia, se encuentra en la segunda mitad del siglo XIX, y su principal objetivo era co-

nectar a Bogotá y los centros poblados con el sistema fluvial.

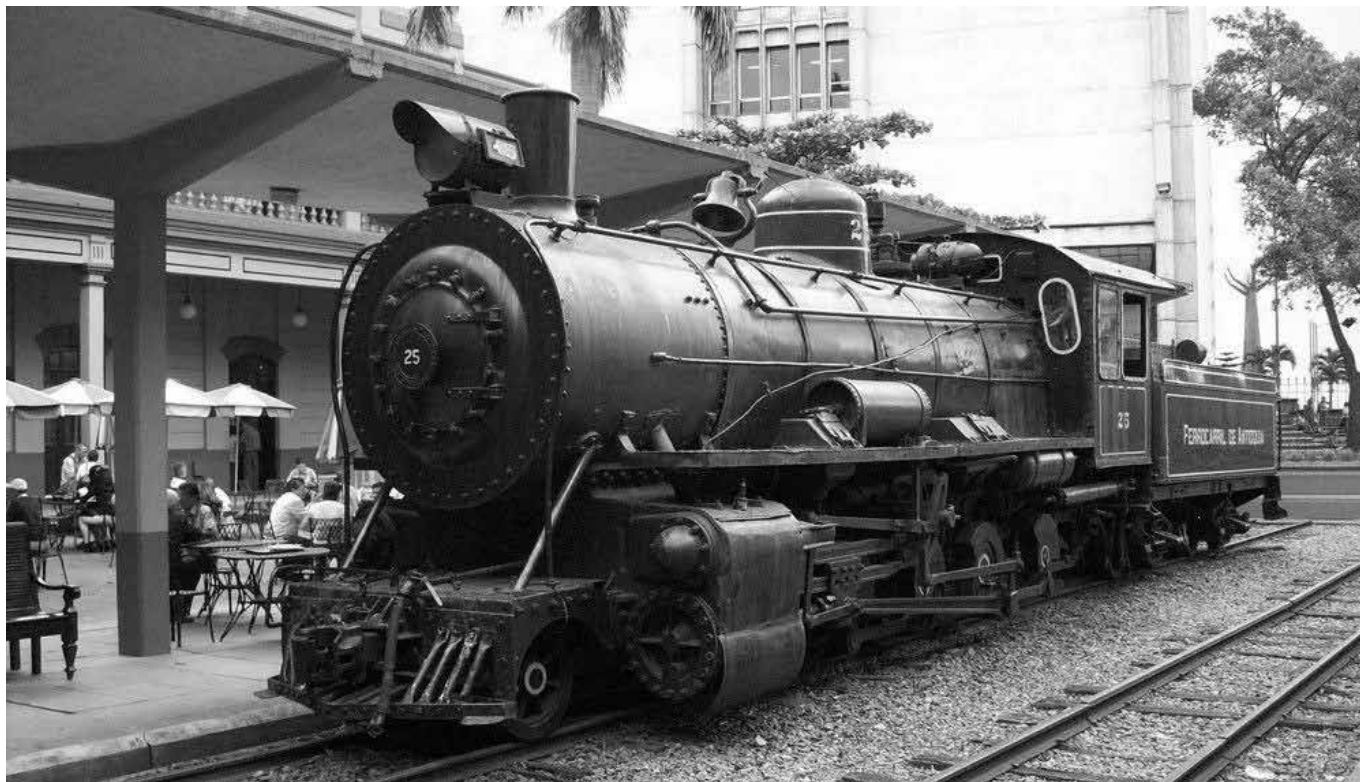
El primer ferrocarril que se planteó fue el Ferrocarril del Norte, el cual buscaba cumplir con el gran anhelo del país de unir a Bogotá con el río Magdalena (Junguito, 1997). Este ferrocarril incluía un primer tramo entre Bogotá y Bucaramanga y un segundo, entre Bucaramanga y Puerto Wilches.

El Ferrocarril del Norte se ideó para transportar principalmente pasajeros, con el criterio de los ferrocarriles de Europa.

AQUILEO PARRA Y EL FERROCARRIL DEL NORTE

El proyecto del Ferrocarril del Norte fue planteado e impulsado por Aquileo Parra, elegido presidente en 1876; quien habiendo sido dos veces consecutivas secretario de Hacienda (en los gobiernos de Manuel Murillo Toro, 1872 - 1874 y Santiago Pérez, 1874 - 1876), planteó un ferrocarril para salir de Bogotá al río Magdalena.

Estaba convencido de que la mejor forma de progreso del país eran



TRAZADO FERROCARRIL DEL NORTE BOGOTÁ - BUCARAMANGA - PUERTO WILCHES

las vías de comunicación. El proyecto bandera de su presidencia era el Ferrocarril del Norte hasta Bucaramanga y el río Magdalena en Puerto Wilches; y fue uno de los primeros en contratar la construcción del Ferrocarril del Norte por el sistema de concesión.

DISEÑO DEL FERROCARRIL DEL NORTE

El diseño del Ferrocarril del Norte se realizó en 1872 por la empresa Public Works Constructions Company Limited, siendo Aquileo Parra ministro de Hacienda. Posteriormente se creó The Colombian Northern Railway Company Limited con sede en Londres; a esta compañía se le dio la concesión a 50 años, de la construcción del Ferrocarril del Norte hasta Bucaramanga.

MODALIDADES DE FINANCIACIÓN

Inicialmente se intentó financiar la construcción del ferrocarril por medio de un empréstito internacional, el cual fue aprobado en el congreso; pero, debido a las condiciones fiscales del país no se pudo contratar (Junguito, 1997).

Año	Estación
1878	Estación de la Sabana
1894	Chía
1896	Cajicá
1898	Zipaquirá
1926	Chiquinquirá
1935	Barbosa
1951	San Benito - Santander
1943	Bucaramanga

CONSTRUCCIÓN DE ESTACIONES DEL FERROCARRIL DEL NORTE

La segunda etapa estuvo caracterizada por el intento de construir la obra en su totalidad, mediante concesiones principalmente hechas con empresas extranjeras. Se demostró que esta forma de financiación resultaba altamente ineficiente, pues en un lapso de 20 años sólo se construyeron 62 kilómetros.

En la tercera etapa hubo financiación mediante recursos públicos y la emisión de deuda interna (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 1911).

HISTORIA DE LA CONSTRUCCIÓN

La construcción del Ferrocarril del Norte fue muy lenta, especialmente debido a problemas contractuales y de financiación.

En 1906, se amplió el contrato de concesión del Ferrocarril del Norte para incluir la totalidad del proyecto hasta Bucaramanga. La línea férrea pasaría por Chiquinquirá, Barbosa, Galán y Bucaramanga hasta Puerto Wilches.

Se analizaron inicialmente dos alternativas de trazado hasta Bucaramanga (Ministerio de Industrias, Servicio Geológico Nacional, 1926).

Se escogió la alternativa por la orilla izquierda del río Suárez a partir de Barbosa porque era más corta, de menor pendiente y más estable. Paralelamente con el avance del ferrocarril hacia Bucaramanga, se contrató con recursos públicos la construcción del tramo Bucaramanga – Puerto Wilches. Este tramo se terminó de construir en 1943.

SUSPENSIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DEL NORTE

En 1951 se suspendió la construcción del ferrocarril, el cual se había terminado de construir desde Bogotá hasta San Benito en Santander.

Los argumentos para la suspensión fueron la escasez de recursos, teniendo en cuenta que otras regiones del país requerían también la construcción de ferrocarriles. Adicionalmente, se argumentaron los problemas geológicos en el sector del municipio de Güepsa y San Benito, los cuales generaban un aumento en el costo por kilómetro (Pava Silva, 1948).

En 1960, se realizaron nuevamente estudios para resolver los problemas de estabilidad en el corredor por el alto de Chocó. Se analizaron propuestas para resolver los problemas técnicos; sin embargo, en 1960 no hubo voluntad política para continuar con la construcción del ferrocarril hacia Bucaramanga y el proyecto se suspendió en forma definitiva.

El proyecto de la construcción del Ferrocarril del Norte es técnicamente viable, realizando variantes para resolver los problemas de la estabilidad en algunos sitios de las riberas del río Suárez y del ascenso a Bucaramanga

EFFECTOS DE REVIVIR LA CONSTRUCCIÓN

El Ferrocarril del Norte tendría entre otros, los efectos de tener una conexión férrea de Bogotá con la Costa Atlántica a lo largo del corredor turístico Bogotá - Bucaramanga y la repotenciación económica de Boyacá y Santander como polo nacional de desarrollo.

El ferrocarril permitiría articular y construir una serie de proyectos de desarrollo turístico, los cuales convertirían la zona en uno de los ejes turísticos más importantes del país; proyectos de canotaje, rafting en aprox. 100 kilómetros de cauce del río Suárez y sus afluentes, proyectos de espeleolo-



gía (cavernas o cuevas) en las formaciones geológicas de Tablazo y Rosa Blanca y, senderismo en la zona conocida como la “Suiza Colombiana”.

¿ES VIABLE REVIVIR EL PROYECTO?

El proyecto de la construcción del Ferrocarril del Norte es técnicamente viable, realizando variantes para resolver los problemas de la estabilidad en algunos sitios de las riberas del río Suárez y del ascenso a Bucaramanga; sin embargo, los problemas de cierre financiero pueden dificultar el proyecto. Se requeriría inversión por parte del Estado.

El estado actual del corredor férreo entre Zipaquirá y Barbosa y entre Puerto Wilches y Bucaramanga es precario. Los puentes se encuentran corroídos, los rieles no existen y en muchos sitios se han construido viviendas sobre el corredor férreo. Se tendría que partir de cero, con nuevos diseños y ajuste del corredor.

El único tramo con infraestructura salvable es el tramo Bogotá – Zipaquirá.

CONCLUSIONES

El proyecto representa un plan de gran efecto socio - económico para Bogotá, Cundinamarca, Boyacá y Santander.

Circunstancias económicas y técnicas no permitieron que este proyecto impulsado en sus inicios se hiciera realidad, y fue suspendido quedando sin construir el tramo entre el municipio de San Benito y Bucaramanga.

Actualmente, el corredor construido se encuentra abandonado especialmente en los tramos entre Zipaquirá – San Benito y Bucaramanga – Puerto Wilches. Para revivir este proyecto, se requiere empezar con nuevos estudios tanto técnicos como financieros. ♥

REFERENCIAS

JUNGUITO, A. (1997). Historia económica del ferrocarril del Norte. Tesis de grado Universidad de los Andes.

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO (1911). La construcción del ferrocarril del norte. Informe anual.

PAVA SILVA, F. (1948). Informe sobre los deslizamientos en la zona del ferrocarril Barbosa, Bucaramanga. Ministerio de Minas y petróleos. Servicio Geológico Nacional.

SERVICIO GEOLÓGICO NACIONAL (1926). Informe preliminar sobre los resultados de la investigación geológica a lo largo del trazado para el ferrocarril del Norte entre Moniquirá y Bucaramanga.



Nuestro conocimiento técnico garantiza los mayores estándares de calidad y objetividad.

Somos un equipo de profesionales especializados y certificados en las diferentes categorías valuatorias.



Avalúos de:

- π INMUEBLES URBANOS
- π INMUEBLES RURALES
- π RECURSOS NATURALES Y SUELOS DE PROTECCIÓN
- π OBRAS DE INFRAESTRUCTURA
- π EDIFICACIONES DE CONSERVACIÓN ARQUEOLÓGICA Y MONUMENTOS HISTÓRICOS
- π ACTIVOS OPERACIONALES Y ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO
- π INMUEBLES ESPECIALES
- π MAQUINARIA FIJA, EQUIPOS Y MAQUINARIA MÓVIL
- π MAQUINARIA Y EQUIPOS ESPECIALES
- π INTANGIBLES
- π INTANGIBLES ESPECIALES

Nuestros avalúos corporativos cumplen con los Estándares Internacionales de Valuación



IVSs (International Valuation Standards Council o Consejo de Normas Internacionales de Valuación)



Normas Internacionales de Información Financiera NIC - NIIF.