

#246

Ferrocarril troncal de Occidente

Cuando el fenómeno económico colombiano—y talvez ninguno otro—no había alcanzado categoría suficiente para ser objeto primordial de estudio de nuestros economistas criollos—de esto hace apenas una veintena de años—correspondía a los periodistas idear por intuición las tesis económicas y presentarlas a la discusión pública. Una de ellas—sin duda la más sonada y que mayor auge alcanzó en las esferas directivas, evangelio aún de muchos de tales economistas—era la de que al desarrollo de las vías modernas de comunicación—carreteras y ferrocarriles—era la condición necesaria y suficiente para alcanzar entre nosotros que se veía para alcanzar entre nosotros el progreso que se veía por entonces en los demás países de "nuestra América" como solía decirse. A la producción no se le asignaba ningún papel en ese progreso y de ella se decía solamente que aumentaría al conjuro automático de esas vías, cuando estuviesen construídas, como había aumentado en Antioquia la producción de café por consecuencia de la construcción del ferrocarril de Puerto Berrío a Medellín, y por consiguiente era innecesario preocuparse, al hacer los grandes proyectos viales, de la cuestión de saber si para esas grandes vías habría carga que transportar o nó, descartando así el motivo más importante que la ciencia de la hacienda pública señala para obligar al Estado a construir por cuenta del tesoro público las grandes vías de comunicación en un país (entre nosotros, las pequeñas también).

La gran red ferroviaria que se ideó entonces para la parte occidental del nues-

tro—llamada comúnmente "el Occidente", aunque impropriamente, porque con ese término no se designan los departamentos de Antioquia y de Bolívar, que también son occidentales—comprende una gran vía troncal y los ramales necesarios para enlazarla con las capitales de departamento que quedan fuera de su trazado técnico y con algunos puertos fluviales y marítimos. Hacemos en seguida una somera descripción de esta red.

1.—Ferrocarril troncal de Occidente.—

Arrancando de Ipiales, ciudad fronteriza en el departamento de Nariño, el trazado de esta línea recorre en dirección general de sur a norte los departamentos de Nariño y Cauca, y pasa por Pasto y Popayán, sus respectivas capitales.

Cae el río Cauca, de cuyas márgenes se separa desde que las cruza a la salida de Popayán, en el lugar de la confluencia con el Ovejas (actual estación Suárez) para no volver a abandonar las márgenes y vegas de aquel río sino muy al norte, llegando al límite de los departamentos de Antioquia y Bolívar. En este largo recorrido enlaza entre sí a las viejas ciudades del antiguo estado del Cauca, hoy preciadas joyas del departamento del Valle, Cali, la capital, Palmira, Buga, Tuluá y Cartago, importantísimos centros industriales y comerciales, y con la gloriosa y melancólica Santa Fe de Antioquia, la venerable abuela de la raza antioqueña.

En Caucasia, un lugar donde el río Cauca tuerce francamente su curso hacia el nordeste para ir a rendir su caudaloso tri-

buto al Magdalena,, el trazado del troncal abandona definitivamente las riberas de aquel río para cruzar, siguiendo hacia el norte, la serranía de Ayapel, divisoria de las aguas que van al Cauca de las que buscan el San Jorge, cruza este río y enfila en seguida los lomos de la serranía de San Jerónimo, recorriendo las extensas y fértiles llanuras de Bolívar, las renombradas "Sabanas" de aquel departamento. En el recorrido del cual enlaza entre sí y con Cartagena, la capital, fuera de poblaciones de pequeña importancia, las de Sahagun, Chinú, Sampues, Sincelejo, Tolviejo, María la Baja, Arjona, y el valle de Sincerín, de especial importancia por sus extensos cultivos de caña de azúcar, asiento de un grande ingenio azucarero.

II.—Ramales del Ferrocarril de Occidente

La red completa comprenderá, principiando por el sur.

1o. El ferrocarril de Nariño, que comunica a Pasto con el puerto marítimo de Tumaco, sobre el Pacífico.

2o. El ramal que comunica a Popayán con el puerto marítimo de Guapí, sobre el Pacífico.

3o. El ramal que del río Timba (al sur de Cali) va a la ciudad de Santander.

4o. El ramal que comunica a Cali con el puerto marítimo de Buenaventura. Es un sector del ferrocarril del Pacífico.

5o. El ramal Palmira-Pradera, de pequeña importancia.

6o. El ramal que partiendo de la población de Zarzal en el departamento del Valle va a la ciudad de Armenia. En otro sector del ferrocarril del Pacífico, cuya prolongación hasta Ibagué, será la línea de enlace entre las redes occidental y oriental.

7o. El ferrocarril de Caldas. Parte de Cartago y por Pereira va a Manizales, capital del departamento de Caldas.

8o. El ramal que de Bogotá va a Medellín, capital del departamento de Antioquia, prolongado por el ferrocarril de Antioquia hasta Puerto Berrio, puerto fluvial sobre el Magdalena.

9o. El ramal que de Sahagún va al valle del Sinú por Cereté y Montería, puerto fluviales sobre dicho río.

10.—El ramal que de Sincelejo va a Magangué, puerto fluvial sobre el Magdalena.

11.—El ramal que de la misma ciudad va a Coveñas, puerto marítimo sobre el Atlántico.

12.—La línea Cartagena-Barranquilla, prolongación del Troncal hasta Barranquilla, gran puerto marítimo y fluvial.

Seguiremos examinando en posteriores artículos las partes realizadas y las que faltan de este vasto plan quinquenal de las vías férreas del Occidente colombiano; hoy nos contentamos con una rápida ojeada sobre el estado de la construcción del ferrocarril troncal de Occidente.

Correspondió a la administración del General Ospina terminar el sector de Cali a Popayán (169 kilómetros): por cierto que la ilustre ciudad del valle feliz de Pubenza, donde la tierra

".....ondula
en continuas y plácidas colinas
que la brisa al pasar besa y adula",

se dignó rendir homenaje de gratitud al presidente erigiéndole en el centro de la plaza de la estación el más desmirriado y feísimo busto que imaginarse pueda.

Motivos de orden inconfesable de parte de los supremos dirigentes, hicieron detener en Cartago la construcción del ferrocarril troncal. Y cuando principió la

gran crisis de 1929, el departamento de Antioquia se vio obligado a suspender la construcción en la estación de Jericó (30 kilómetros al sur de Bolombolo) y quedó faltando todavía una enorme distancia para empatar los dos sectores.

A la administración del presidente Olaya Herrera le tocó una inmensa lucha con crisis y conflictos de toda laya y por los cuatro costados, poderoso motivo para que durante esos cuatro años no hubiese avanzado la construcción del troncal sino los cortos trayectos de Cartago a la Virginia, de sur a norte y de Jericó a la estación de La Pintada o "Alejandro López", de Norte a Sur. Quedó así la distancia por vencer para obtener la comunicación por rieles entre las dos grandes capitales del occidente, Cali y Medellín, y la de esta ciudad con el mar, reducida a 136 kilómetros.

En 1935, "ya recobrados la quietud y el seso", "los de Cali", que hasta entonces se habían opuesto por todos sus medios a la construcción del ferrocarril troncal, cambiaron de opinión, y don Mariano Ramos, diligente e inteligente administrador entonces del ferrocarril del Pacífico, logró que "los de Bogotá" le permitieran iniciar la construcción de la Virginia hacia el Norte, respondiendo así al esfuerzo que hacía Antioquia para adelantar su contrato de construcción de los 54 kilómetros que hay entre la estación de la Pintada y el puente de Pintado, en el camino de Riosucio a Filadelfia y Manizales. A esta construcción se refiere el ingeniero don Horacio Toro en el informe que insertamos en seguida como la mejor información sobre ella y que debemos a la exquisita amabilidad del ingeniero don J. Mario Restrepo, interventor nacional en ese contrato. El kilometraje principia en Medellín, siendo la abscisa de la Pintada 144 kilómetros.

Señor Doctor

J. Mario Restrepo,

Ingo. Interventor del F. C. T. de O.

Medellín.

Con mucho gusto informo a usted sobre los trabajos ejecutados en esta construcción durante el año pasado y los dos primeros meses del que cursa:

Medidas y gastos.—Por el cuadro que adjunto pueden apreciarse las cantidades de trabajo ejecutado, los gastos en cada una de las cuentas primarias y de las subcuentas respectivas, como también los diferentes precios unitarios, precios (empleados, cocinas, reparación de herramientas, transportes, sanidad, hospitalizados y gastos de almacén), es decir, son los costos directos que arroja la estadística que se lleva en esta construcción. También comprende este cuadro los porcentajes que representan los distintos gastos con respecto a la inversión total.

En el cuadro siguiente puede apreciar los trabajos y gastos durante los dos primeros meses de este año.

Estado actual de los trabajos.— En el mes de febrero de 1937 se reanudaron los trabajos de esta construcción, que habían sido suspendidos en abril de 1936, con la punta de rieles en el K. 160 y con trabajos de explanación hasta el K. 172.

En los doce meses que van corridos se enrioló y alzó en firme desde el K. 158, estación Cuba, hasta el K. 167, y hoy día la punta de rieles está en el K. 171 puente de Pácora (el trayecto del K. 158 al K. 160 estaba sin alzar y balastar).

Los trabajos de explanación cubren a la fecha hasta el K. 178 y creo que en este año pueda llegarse hasta el río Pozo,

K. 181, si se logra sostener el presupuesto mínimo de \$ 50.000 mensuales.	K. 181	"	31.517
	K. 182	"	31.208

En este mes se dará al servicio el puente sobre la quebrada Pácora, que es un arco de concreto de 19 metros de luz libre y cuyo cubo es el siguiente: concreto reforzado 1:2:4, 119.70 metros cúbicos y concreto simple 1:3:6, 120 metros cúbicos. Esta obra será una de las bellas del Troncal y su valor está muy por debajo de la armadura metálica (23 metros de luz) para el cual había construídos unos estribos sobre los cuales se pensaba montar el puente de muro existente en Cáceres.

Localización. — Aunque anteriormente se había localizado hasta el K. 186 y chafanado hasta el K. 182, hubo necesidad últimamente de relocalizar, porque todas las estacas se habían perdido y este trabajo lo llevamos en el K. 180; con la comisión que nombró la H. Junta del F. C. de A., es mi pensamiento seguir sin interrupción hasta El Pintado, K. 198, con el fin de tener una línea bien estudiada y un presupuesto completo con proyectos de obras de arte, etc. Juzgo que este trabajo demore este año, por la circunstancia de que sería preciso hacer una nueva preliminar, ya que el proyecto del Ministerio es una línea falla en muchas partes y también porque no se encuentran estacas de la preliminar.

Como dato sobre los cubos de algunos kilómetros en los cuales se viene trabajando, anoto los siguientes:

K. 172	Mts. ³	32.079
K. 173	"	27.061
K. 174	"	35.299
K. 175	"	28.841
K. 176	"	28.658
K. 177	"	29.319
K. 178	"	29.746
K. 179	"	30.950
K. 180	"	30.502

Creo que antes de 1940 no se haya terminado esta obra, a menos de que se haga un esfuerzo y se aumente el presupuesto siquiera a \$ 900.000 anuales, en cuyo caso se gastarían dos años. Tratándose de una obra de carácter nacional y de la importancia del Troncal, la Nación debería hacer todo esfuerzo, dadas las circunstancias fiscales del departamento y en este caso las del F. C. de Antioquia, para aumentar la partida anual a \$ 600.000, correspondiendo así mensualmente \$ 50.000 y \$ 25.000 a la Nación y al Ferrocarril, respectivamente.

Fajas.—Hoy día hay fajas arregladas con promesa de venta, hasta el K. 181 con un valor promedio de \$ 100.00 la cuadra, cuadrada, para un ancho de faja de 20 metros.

Camino industrial.—Con el fin de establecer el intercambio con la construcción que se adelan de La Virginia hacia acá, se emprendió la construcción en junio del año pasado, del camino industrial, y en diciembre se dio al servicio. Este camino es de gran importancia porque no había vía directa hasta El Pintado.

Almacén y Estación la María.— El almacén de la construcción que funcionaba en La Pintada, en una parte del local de las bodegas de carga, hubo necesidad de trasladarlo a la María, K. 166, porque la explotación necesitaba dichas bodegas. En la María se hizo un local apropiado y allí funciona normalmente.

Como al lugar de la María viene el camino de Aguadas que pasa por Arma, construí un local para estación, apartadero, toma de agua, embarcadero, etc., y puse un empleado de la construcción,

quien hace el oficio de jefe de estación, pero sin recibir dineros, porque los conocimientos son todos pagaderos en Cuba y los pasajeros los cobra el conductor del tren. Creo que esta estación deba reemplazar la de Cuba, entre otras razones porque tiene mejor topografía, queda en una recta, tiene agua para las máquinas y porque el camino de la María a Arma es mejor que el de Arma a Cuba.

Campamentos.—En el año pasado se repararon los campamentos de Villarás, Payuco, Algarrobo y Papayalito, que existían de la otra construcción, y se construyó el campamento de El Rayo, como también se empezó a construir el de El Pozo, K. 181; este campamento tiene capacidad para 300 obreros y en general las condiciones de higiene son buenas.

Mayorías.—También se construyó una mayoría para ingenieros en el K. 174, Papayalito, con la cual se podrán atender los trabajos hasta el K. 185.

Personal.—El personal de obreros actualmente es de 850 hombres, promedio, con el aumento que hubo en los últimos días, de unos 200 obreros, entre los cuales está el personal de la carretera Amagá-Titiribí, al cual le dieron traslado para esta construcción.

En general, el personal de obreros es bueno y hasta la fecha no se han presentado reclamaciones porque, aunque el jornal mínimo es de \$ 0.95, el sistema de ta-

reas que hay establecido en todos los trabajos, les permite devengar un mayor salario, siempre que rindan mayor cantidad de trabajo.

Hasta la fecha no ha quedado perfectamente definido si el personal de obreros y empleados de esta construcción tiene el carácter de nacional o departamental, y por tanto, si debe gozar de todas las garantías que sobre legislación social tiene establecidas el departamento. En mi concepto, la inestabilidad del personal en esta construcción, se debe a que la mayoría de los obreros, acostumbrados a trabajar en las obras departamentales, buscan siempre las garantías que se ofrecen en estas obras. Sería muy conveniente que la H. Junta del Ferrocarril definiera este problema, el que según he sido informado, ya ha sido resuelto por el señor Contralor de la Nación.

El personal de ingenieros y empleados ha trabajado con grande interés y entre él reina la mayor armonía.

Sea esta la ocasión para en mi nombre y en el de los ingenieros y empleados, dar al señor Interventor los más sinceros agradecimientos por la eficaz y sincera colaboración que nos ha dispensado y por su constante interés en favor de la obra que se me ha encomendado.

Soy del señor Interventor muy Atto. y S. S.,

HORACIO TORO OCHOA

**GASTOS EN LA CONSTRUCCION PINTADA-PINTADO DESDE FEBRERO
HASTA DICIEMBRE DE 1937**

	Trabajo ejecutado	Valor	Precio unitario	%
INGENIERIA		26423.24—		6.74—
FAJAS		372.15—		0.10—
EXPLANACION:		114117.41—		29.10—
Rocería		1501.07		0.38
Rondas y desagües		1322.29		0.34

DYNA

Mov. tierra y roca	Mts. ³	155661.80	76929.80	0.49	19.62
Mov. de derrumbes	Mts. ³	78621.95	29095.88	0.37	7.42
Niv. y cuentas	M. L.	90.2000	5268.37	0.58	1.43
TUNELES			3769.66—	139.65	0.96
OBRAS DE ARTE			35989.63—		9.18—
Excavaciones secas	Mts. ³	1603.31	2465.45	1.54	0.63
Excavaciones húmedas	Mts. ³	318.65	1316.10	4.16	0.34
Canalizaciones	Mts. ³	629.00	624.60	0.99	0.16
Mamp. piedra seca	Mts. ³	18.58	43.60	2.35	0.01
Mamp. piedra pegada	Mts. ³	938.45	11436.46	12.19	2.92
Concreto simple	Mts. ³	230.99	1969.52	8.53	0.50
Concreto reforzado	Mts. ³	305.72	16398.16	53.64	4.18
Enlucidos	M2.	140.90	328.86	2.33	0.08
Colóc. Tubería conc.	M. L.	226.80	898.84	3.96	0.22
Puentes provisionales			508.04		0.14
TRAVIESAS			30772.92—		7.86—
RIELES			14934.79—		3.81—
OTRO MATERIAL DE CARRILERA			4443.97—		1.14—
BALASTO Y REGADA	M. L.	6800.00	4497.98—	0.66	1.15—
ENRIELADO Y NIVELACION			7426.37—		1.89—
Colocación de carrilera	M. L.	7250.00	2141.32	0.29	0.55
Alce de carrilera	M. L.	9620.00	5285.05	0.55	1.34
CERCOS:			855.52—		0.22—
EDIFICIOS EST. Y OFICINAS			2327.91—		0.59—
LINEAS TELEFONICAS	M. L.	8100.00	1142.42—	0.14	0.29
EMPLEADOS GENERALES			24.92—		0.01—
OTROS GASTOS GENERALES			16.04—		0.00—
COSTO DE LO CONSTRUIDO			4109.21—		1.05—
POLICIA			2310.35—		0.59—
PROVEEDURIA			834.80—		0.21—
GASTOS PARA REPARTIR:			137636.61—		35.11—
Caminos auxiliares	M. L.	26869.00	7954.84	0.28	2.03
Teléfono provisional	M. L.	5100.00	1094.01	0.21	0.28
Campamentos			24024.58		6.13
Empleados const.			18298.44		4.66
Cocinas			10465.16		2.67
Rep. herramientas			6848.96		1.75
Festivos (h. sepbre. inc.)			25588.40		6.53
Transportes			19211.11		4.90
Sanidad			17368.72		4.43
Gastos Almacén			3437.57		0.88
Hospitalizados			3344.82		0.85
TOTALES			392006.00		100.00

INGENIERIA

GASTOS Y MEDIDAS DE LA CONSTRUCCION PINTADA-PINTADO DURANTE LOS MESES DE ENERO Y FEBRERO DE 1938.

Mov. tierra y roca	15101.15	12989.35	0.84	15.19
Mov. de derrumes	41297.80	13166.86	0.32	15.40
Nivelación y cunetas	1600.00	1326.71	0.83	1.55
Galería zapas	25.00	108.74	4.35	0.13
Excavaciones secas	365.80	512.86	1.40	0.60
Excavaciones húmedas	157.40	385.95	2.45	0.45
Piedra pegada	97.78	830.04	8.49	0.97
Concreto simple	155.00	1734.51	11.19	2.03
Concreto ciclópeo	270.30	3839.31	14.20	4.49
Concreto reforzado	147.30	5082.45	34.50	5.94
Coloc. tubos concreto	22.60	92.26	4.08	0.11
Balastada y ext. bal.	1440.00	280.32	0.19	0.33
Enriellada	1767.00	171.57	0.10	0.20
Alce	907.00	683.04	0.75	0.80
Cercos	1920.00	165.89	0.09	0.19
Edificios		1080.52		1.26
Caminos y sostenimiento	760.00	1282.25	1.69	1.50
Teléfonos y sostenimiento	5000.00	256.42	0.05	0.30
Campamentos		2252.76		2.63
Sostenimiento de lo construído		1343.74		1.57
Policía		400.10		0.47
Gastos para repartir		16191.11		18.93
Localización		1094.23		1.28
Ingeniería construcción		4420.94		5.17
Traviesas y emplantillada		9930.21		11.61
Rieles y curvada		5300.03		6.20
Otro material de carrilera		516.15		0.60
Rocería y drenajes		40.30		0.05
Estaciones de agua		22.45		0.03
Empleados generales		2.78		
Otros gastos generales		10.00		0.01
Proveeduría		9.03		0.01
TOTAL		85522.88		100.00

En los costos unitarios aparece alto el de "Alce" por error en la imputación, pues se cargó a este capítulo mucha parte que correspondía a "Extracción balastado y regada".

En "Caminos auxiliares" también aparece el precio un poco alto, pero ello se de-

be a que allí está incluído el valor del sostenimiento hasta El Pintado.

Papayalito, marzo 18/38.

HORACIO TORO OCHOA
Ingo. Jefe de Zona