Imprimir

Durante buena parte del siglo XIX, Colombia no era un país de carreteras sino de aguas y de caminos de mulas, que se complementaban. El río Magdalena no solo atravesaba el territorio, lo organizaba. Por sus corrientes circulaban noticias de otros mundos, personas, mercancías y poder. Vapores que subían desde la costa Caribe hasta el interior y viceversa, reducían viajes de meses a pocas semanas, conectando un país fragmentado por la geografía.
En ese mundo anfibio y primario, Barranquilla superó a Cartagena por la influencia benéfica del río. Magangué, Puerto Berrio, Puerto Nare, Puerto Salgar y La Dorada, no eran periferia. Eran nodos que, como Puerto Nare y Honda, permitieron y posibilitaron la construcción y el desarrollo de las dos principales ciudades de Colombia: Bogotá y Medellin, que vincularon al mundo andino y al país con el comercio global; una economía que entendía el territorio no como obstáculo, sino como posibilidad. Pero Colombia decidió cambiar de rumbo.

Decir que la Costa Caribe “perdió el siglo XX” puede sonar excesivo, pero refleja una tendencia real. El abandono del río Magdalena debilitó su papel histórico como eje del comercio nacional. Puertos intermedios como Magangué, perdieron dinamismo y la región cedió protagonismo frente al centro del país. Mompox es otra cosa: es el río que se mueve, que la dejó aislada, como una postal. Atrapada en el tiempo. Hoy respira al compás de los acordes de los sonidos del jazz.

La desaparición de la navegación a vapor no fue exclusiva del río Magdalena. También ocurrió en el río Cauca. Durante el siglo XIX y comienzos del XX, vapores lograban remontar el río conectando regiones del occidente colombiano con el sistema mayor del Magdalena, y en momentos de condiciones favorables, la navegación alcanzaba a Cali.

Del río al asfalto

Ese sistema, aunque condicionado por la naturaleza, era funcional. Su declive no fue inevitable, fue deliberado: falta de inversión, abandono institucional y la priorización de la carretera. Los pueblos a donde llegaban los vapores comenzaron entonces a rumiar el ostracismo. La precariedad se convirtió en su realidad, hasta hoy.

El caso de Puerto Berrio es emblemático. Antioquia buscó, visionaria, superar su encierro conectándose con el río Magdalena. El puerto, fundado en 1875, se convirtió en la puerta de salida al mercado nacional y global de los excedentes productivos de su industrialización temprana. La arriería hizo lo suyo. Con el Ferrocarril de Antioquia, iniciado en 1874 y consolidado hacia 1914, se logró una integración eficiente: el café descendía por tren hasta el puerto y continuaba por el río hacia los mercados internacionales. Entre 1910 y 1940, fue uno de los nodos logísticos más importantes del país.



Para los años 70 y 80, el sistema integrado que había dado sentido al puerto estaba prácticamente aniquilado. Puerto Berrío-Grecia pasó de ser un eje estratégico de conexión nacional a un nodo periférico y empobrecido. La interconexión vapores-ferrocarril-ciudad funcionaba perfecto. La carretera desplazó primero al ferrocarril y luego al río. El Hotel Magdalena es el símbolo de ese ocaso. De parador elegante, que recogía los viajeros de esos

tiempos esperanzadores, al cuartel militar de hoy. Toda una involución trágica.

Su historia sintetiza una triste paradoja. Antioquia logró superar su aislamiento articulando río y ferrocarril. Pero el país no supo sostener esa integración. Lo que fue uno de los ejemplos más claros de eficiencia logística y de articulación de nodos de transporte se convirtió, con el tiempo, en símbolo de desarticulación territorial.

Igual ocurrió de Manizales a Mariquita con el cable aéreo (1922-1967) y de ahí al sistema férreo, donde los vapores esperaban el café. Y con el tabaco de Ambalema. Los trenes corrían paralelo al río: Ambalema-Honda-La Dorada-Puerto Salgar. Entre los matorrales de la vía se ven las huellas del riel. El sistema comenzó a deteriorarse a partir de mediados del siglo XX. La expansión de la red vial, particularmente desde la década de 1950, desplazó progresivamente al ferrocarril, mientras el transporte fluvial entraba en declive. El incendio del buque David Arango, en el puerto de Magangué, el 16 de febrero de 1961, marcó el final de los grandes vapores surcando el Yuma.



Para mediados del siglo XX más de 200 barcos surcaban el Rio Magdalena, entre ellos, el “David Arango”. Famoso por sus acabados que lo comparaban con todo un hotel 5 estrellas, marcaria un hito en la navegación por el rio. Fotos antiguas de Colombia. 1960. Hernan Reales Vega.

El riel: una oportunidad pérdida

A finales del siglo XIX, Colombia intentó integrarse a la modernidad ferroviaria que transformaba al mundo tras la Revolución Industrial. Se construyeron líneas importantes y hacia 1960, el país contaba con cerca de 3.500 kilómetros de vías férreas. El tren permitió movilizar la producción agrícola, reducir costos y conectar regiones. Sin embargo, nunca se consolidó como un sistema nacional. Redes fragmentadas, falta de continuidad en la política

pública y competencia de la carretera lo condenaron al ostracismo.

En el litoral Pacífico, Buenaventura refleja otra dimensión del problema. Conectada con el resto del país por el Ferrocarril del Pacífico, hoy depende casi exclusivamente de la carretera. A ello se suman limitaciones logísticas, condiciones sociales complejas y problemas de seguridad que afectan su eficiencia. En los ríos del litoral, que podrían servir como ejes de integración, la ausencia de Estado ha permitido que economías ilegales sustituyan al comercio formal y al progreso económico. Sin seguridad nadie se asienta en sus orillas.

Este fenómeno se repitió en América Latina. En países como Argentina, que llegó a tener una de las redes ferroviarias más extensas del mundo (más de 45.000 km hacia mediados del siglo XX), el sistema fue desmantelado progresivamente desde la segunda mitad del siglo, con cierres masivos de líneas en los años 60 y 90. En México, los ferrocarriles estatales fueron privatizados en los años noventa, reorientándose hacia corredores de carga específicos y dejando amplias zonas sin servicio. En Brasil, la red ferroviaria también perdió protagonismo frente a la expansión vial, consolidando un modelo fuertemente dependiente del transporte por carretera. Este giro estuvo asociado a las mal concebidas políticas de modernización, al auge de la industria automotriz y a programas como la Alianza para el Progreso, que incentivo la construcción de carreteras. Más que una decisión aislada, fue la consolidación de un paradigma: la carretera como sinónimo de desarrollo.

El contraste internacional

Hoy, más del 80% de la carga se mueve por carretera con altos costos logísticos, un enorme impacto ambiental, una desproporcionada desigualdad territorial y una pérdida de competitividad considerable. El contraste con Europa es elocuente. Mientras en Colombia los puertos fluviales son sinónimo de pobreza, puertos como los existentes en los ríos Rhin y el Mosa, (Rotterdam) el Escalda, (Amberes), el Elba, (Hamburgo), conectan el corazón industrial de Europa con todos los confines del planeta, articulando transporte fluvial, ferroviario y carretero en sistemas altamente eficientes.

Algo similar ocurre en China, donde grandes ríos como el Yangtsé funcionan como verdaderas autopistas acuáticas que integran el interior con puertos marítimos y redes ferroviarias que alcanzan Europa. Allí, la infraestructura no sustituye sistemas: los articula. Colombia, en cambio, optó por el camino inverso. Acabarlos.

Lo que viene

Antioquia ofrece una pista de hacia dónde moverse. Proyectos como Puerto Antioquia muestran la apuesta por recuperar la conexión con el mar, pero su verdadero impacto dependerá de cómo se articule con el resto del sistema. En el Caribe, la oportunidad es aún mayor: un corredor integrado entre Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, conectado por ferrocarril moderno, vías carreteables eficientes y un sistema aeroportuario complementario, permitiría consolidar una plataforma logística de escala regional.

Pero la falta de articulación es evidente y se manifiesta en Cartagena y Barranquilla, separadas por poco más de una hora, en un proceso de conurbación indetenible, avanzan en proyectos aeroportuarios concebidos de manera independiente. Esta duplicación de esfuerzos limita las economías de escala, dispersa recursos públicos y privados y reduce la posibilidad de consolidar un verdadero nodo regional con capacidad de competir a nivel internacional.

Más que proyectos aislados, la región requiere una visión integrada, donde la infraestructura aérea se planifique en conjunto con el sistema portuario, ferroviario y carretero, permitiendo una especialización funcional, eficiencia logística y mayor conectividad. Sin esa coordinación, el Caribe corre el riesgo de fragmentar su potencial en lugar de fortalecerlo. La lección es clara: la competitividad no nace de obras dispersas, sino de redes coherentes. Integrar el Caribe por riel, carretera y aire no es una aspiración, es una condición para que Colombia recupere su lógica territorial y su capacidad de competir.

Recuperar el río y el ferrocarril no puede seguir siendo un conjunto de esfuerzos aislados ni proyectos intermitentes atravesados por tensiones regionales. Debe convertirse en una

política de Estado, incorporada con claridad en el próximo Plan Nacional de Desarrollo y sostenida más allá de los ciclos de gobierno. La experiencia internacional muestra que la competitividad logística depende de la continuidad y la articulación de sistemas. En varios países de América Latina como Brasil y Perú se han impulsado corredores multimodales con participación de capital externo y cooperación internacional, en algunos casos vinculados a iniciativas como la Iniciativa de la Franja y la Ruta impulsada por China.

Más allá de los modelos específicos la infraestructura requiere visión de largo plazo, coordinación institucional y estabilidad en la ejecución. Colombia, en cambio, ha avanzado con discontinuidad, alternando prioridades y dejando proyectos a medio camino. Hoy no existe una carretera de doble calzada continua entre Bogotá y Medellín.

Buenaventura requiere una intervención decidida del Estado para recuperar la seguridad y garantizar la operatividad y competitividad del puerto que nos conecta al Pacífico. Sin una estrategia sostenida que reintegre río, riel y carretera, el país seguirá rezagado frente a economías que han entendido que la conectividad es una decisión estratégica.

Fuentes: Adolfo Meissel, *¿Por qué perdió la costa caribe el siglo XX,* Banco de la República, Cartagena, 2009; Frank, Safford, *El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX,* en “Economía colombiana del siglo XIX”, Efe, Banco de la República, Bogotá, 2010; Alvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX,* EFE, Banco de la República, Bogotá 2006; Gabriel Póveda Ramos, *Vapores fluviales en Colombia,* Tercer Mundo Editores-Colciencias, Bogotá, 1986; *Carrileras y locomotoras. Historia de los ferrocarriles en Colombia.* EAFIT, Medellin, 2010.

Fernando Guerra Rincón