

## **CARRETERAS DE COLOMBIA**

**Por: ALFREDO ORTEGA DIAZ.**

*Artículo del Boletín de la  
Sociedad Geográfica de Colombia  
Número 4, Volumen X  
Cuarto Trimestre de 1952*

**L**as primeras carreteras que hubo en el país fueron hechas durante la época colonial, para comunicar la capital del Nuevo Reino de Granada con la ciudad de Facatativa, por el Occidente, y con la de Tunja por el norte. En ellas se hacía el transporte de carga por medio de carros de yunta de bueyes y los pasajeros se movilizaban en carruajes entre los que figuraban las carrozas del Virrey y del Arzobispo, tirada esta última por parejas de muías. Aun se ven cerca de Bogotá los paréntesis de dichas carreteras que permitían hacer el regreso de aquellos vehículos. Durante la misma época de la colonia española se construyeron los puentes sobre el río Bogotá, llamados Puente Grande y Puente del Común, que llaman la atención por su bella estructura como obras de arte que han resistido a los embates del tiempo.

Aprovechando los lugares planos se extendieron las vías carreteras, por otras zonas del territorio nacional, como en el Valle del Cauca y la Sabana de Bogotá, en donde se prestaron importantes servicios a la agricultura y el comercio, no obstante sus especificaciones apropiadas más bien para vías carretables, que solamente en la época de los veranos podían prestar sus servicios.

En la época de la República y a mediados del siglo pasado, se intentó la construcción de dos grandes vías, que por diferentes razones, como su elevado costo, no pudieron ejecutarse; fueron: la carretera que debería comunicar a Cali con el Océano Pacífico en la bahía de Buenaventura, (obra que estaba muy interesado en llevar a cabo el General Mosquera y para la cual logró obtener en Inglaterra un empréstito de un millón de pesos que alcanzó para construir algunos pocos kilómetros bajo la dirección técnica del ingeniero polaco Estanislao Zawadsky), y la carretera que debía comunicar a Cúcuta con el río Zulia, y que se denominó camino de San Buenaventura, el cual dio origen al

ferrocarril de Cúcuta.

En el año de 1880 se estableció un servicio regular de transporte de pasajeros entre Bogotá y Facatativa por medio de una compañía franco colombiana que organizó el señor Enrique Gilede; ya por esa época circulaban coches de propiedad particular pertenecientes a ricos hacendados de la Sabana.

Por ese tiempo se principió a construir la carretera de Cambao para unir a Facatativa con el río Magdalena y facilitar el trasporte de locomotoras y demás elementos del Ferrocarril de la Sabana, obra que contrató el antiguo Estado de Cundinamarca y logró realizarse en corto tiempo.

El país, a pesar de las dificultades fiscales, políticas, económicas y administrativas que atravesaba, principiaba a desarrollarse, y fue así como se pensó en dar mayor impulso a la construcción de vías férreas, bajo el amparo de la ley 104 de 1892 que permitió establecer las bases de una futura red que permitiera, en conexión con las vías fluviales y caminos de herradura y carreteras, servir los principales centros del país, agrícolas y comerciales.

Al principiar el presente siglo, la Nación se enfrentó al grave problema de la reconstrucción total de sus vías de comunicación destruidas por la última guerra civil de los mil días que azotó al país pero que sirvió de saludable lección que se ha sabido aprovechar.

Por ese tiempo el presupuesto nacional apenas llegaba a cerca de nueve millones de pesos, (que como se comprende fácilmente) eran insuficientes para atender a todas las necesidades del servicio público.

Por fortuna el país logró sortear las dificultades que se le presentaban y muy pronto continuó por la senda del progreso. Por ese tiempo se inició el nuevo sistema de transportes con la llegada del primer automóvil para el servicio presidencial que importó el General Reyes durante su gobierno de 1904 a 1910, esfuerzo que fue seguido por algunos empresarios particulares, como los señores Enrique Duperly, Antonio Puerto y Paulino Franco.

Ocurrió entonces que las carreteras con que contaba el país fueron insuficientes para soportar el nuevo sistema por sus especificaciones modestas y pobres con que se habían ejecutado, y fue necesario reconstruirlas y mejorarlas para evitar el fracaso a que estaban enfrentados los promotores de ese desconocido método de transportes. Comenzó así la época en que las carreteras empezaron a tomar mayor desarrollo, enfrentándose a los ferrocarriles como peligrosos competidores, y a medida que iban prolongándose por todo el territorio nacional debido a las grandes ventajas que presentaban

sus sistemas motorizados. Contribuyó en gran parte al éxito que se obtuvo, el descubrimiento en el país de fuentes de petróleo que se explotaron con resultados maravillosos y abarataron el transporte. Puede citarse el hecho de que los fletes del servicio automovilario entre Bogotá y Tunja costaban \$ 30 cuando se hacían con empleo de gasolina importada y que hoy solamente cuestan una décima parte menos, con gasolina nacional.

Actualmente se intensifica el movimiento por carretera, mejorando sus especificaciones y ejecutándolas con mayor atención técnica, para que respondan mejor al servicio a que están destinadas. Además de su pavimentación por el sistema asfáltico, se continúa su prolongación destinada a unir los diferentes trayectos aislados y formar un sistema unificado que satisfaga las crecientes necesidades del país.

Puede afirmarse que hoy cuenta la nación con más de 13.000 kilómetros de carreteras que pueden prestar servicio en toda época del año, las cuales se van mejorando paulatinamente y atendiendo a su conservación con los recursos nacionales, provenientes de los impuestos sobre el consumo de la gasolina, aceites y otros, destinados por la ley, los cuales llegan anualmente a sumas apreciables.

