

Universidad Andina Simón Bolívar

Sede Ecuador

Área de Historia

Maestría de Investigación en Historia

La construcción de la estación ferroviaria Café Madrid

Los debates en el Concejo de Bucaramanga (1941-1954)

César Augusto Vargas Antolínez

Tutor: Santiago Cabrera Hanna

Quito, 2025



Cláusula de cesión de derecho de publicación

Yo, César Augusto Vargas Antolínez autor del trabajo intitulado “La construcción de la estación ferroviaria Café Madrid: Los debates en el Concejo de Bucaramanga (1941-1954)” mediante el presente documento dejo constancia de que la obra es de mi exclusiva autoría y producción, que la he elaborado para cumplir con uno de los requisitos previos para la obtención del título de Magíster en Historia en la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.

1. Cedo a la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, durante 36 meses a partir de mi graduación, pudiendo por lo tanto la Universidad, utilizar y usar esta obra por cualquier medio conocido o por conocer, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico. Esta autorización incluye la reproducción total o parcial en los formatos virtual, electrónico, digital, óptico, como usos en red local y en internet.
2. Declaro que en caso de presentarse cualquier reclamación de parte de terceros respecto de los derechos de autor/a de la obra antes referida, yo asumiré toda responsabilidad frente a terceros y a la Universidad.
3. En esta fecha entrego a la Secretaría General, el ejemplar respectivo y sus anexos en formato impreso y digital o electrónico.

12 de agosto de 2025

Firma: *Cesar Vargas*

Resumen

La presente tesis de investigación histórica busca responder: ¿qué recepciones generó la estación ferroviaria “Café Madrid” en el Concejo de Bucaramanga y la Asamblea de Santander entre 1941 y 1954? En este sentido, el objetivo es analizar los debates políticos presentes en las corporaciones de administración oficial del orden local y departamental. De este modo, se busca comprender cómo fue recibida, discutida e interpretada esta infraestructura por parte de la élite política de Santander.

La tesis se construye desde la Historia Regional Urbana e incorpora los conceptos de integración nacional, enlace y nodos de conexión para abordar la estación como un punto de vínculo con otros municipios del departamento de Santander. A través de una metodología cualitativa sustentada en fuentes primarias como actas, acuerdos y comunicaciones del Concejo Municipal de Bucaramanga junto con ordenanzas de la Asamblea de Santander, fue posible hallar las discusiones políticas en torno a la estación.

Este trabajo constituye un aporte significativo a la historiografía regional de Colombia porque revela cómo la élite local apropió la estación para sus intereses. Además, se logra articular lo político, lo urbano y lo regional, para ofrecer una lectura crítica que trasciende a los estudios técnicos relativos al ferrocarril. Su principal resultado es demostrar cómo una infraestructura nacional reconfiguró dinámicas de poder local, y cómo se convirtió en un testimonio material de las relaciones entre el centro y la periferia.

Palabras clave: estación ferroviaria, Bucaramanga, integración regional, enlace de conexión, elites

A mi familia, a la Confraternidad y al Ecuador.

Agradecimientos

A mi Poder Superior, por la serenidad, el valor y fortaleza para cumplir este proceso.

Agradezco a la Universidad Andina Simón Bolívar, sede Ecuador, por brindarme una beca completa la cual me permitió no sólo conocer docentes de calidad, sino una ciudad maravillosa repleta de historia. A todos y cada uno de los maestros del área de Historia por sus tutorías; en especial, a Santiago Cabrera Hanna por la paciencia, ánimo y confianza al dirigir esta investigación.

Al Archivo Histórico Regional de la Universidad Industrial de Santander. A la Hemeroteca de la Universidad Autónoma de Bucaramanga. Al Archivo Histórico Municipal del Concejo de Bucaramanga y el Archivo Departamental de Santander.

Expreso mi agradecimiento a Oscar Blanco y Jerson Fidel Jaimes, compañeros de alma máter quienes brindaron su tiempo para dar una segunda lectura de mi trabajo. Extiendo mi agradecimiento al historiador Andrés Manrique, quien compartió sus conocimientos y fuentes de manera desinteresada.

A Nicolás, quien con su música me impulsó hacia otro intento. A Vianca, quien me acompañó en cada etapa de esta investigación y no dudo en brindarme su apoyo para no desfallecer en este proceso académico. Sin su correspondiente amor, paciencia y conocimiento, este trabajo no sería posible.

Tabla de contenidos

Figuras	12
Introducción.....	15
Capítulo primero: La estación ferroviaria “Café Madrid”: construcción, enlace del Ferrocarril Central del Norte y diseño arquitectónico (1930-1941).....	25
1. La hacienda “Café Madrid”: de propiedad privada a infraestructura nacional.....	31
2. Diseños y tipos arquitectónicos ferroviarios: estaciones de ferrocarril en Colombia	39
Capítulo segundo: Debates, recepciones y respuestas del concejo de Bucaramanga frente a la estación ferroviaria “Café Madrid”: industria y expansión urbana (1941-1954)...	47
1. Configuración y apropiación espacial: la respuesta del Concejo de Bucaramanga en torno al “Café Madrid”	50
2. De la integración nacional a la apropiación local: la estación “Café Madrid” y el rediseño de la periferia urbana de Bucaramanga	61
Conclusiones.....	72
Bibliografía.....	75

Figuras

Figura 1. <i>Rutas comerciales de Santander del siglo XX</i>	30
Figura 2. <i>Plano estación “Café Madrid”, 1938.</i>	32
Figura 3. <i>Mapa general de los Ferrocarriles, 1962.</i>	36
Figura 4. <i>Estación ferroviaria “Café Madrid”.</i>	41
Figura 5. <i>Plano de Bucaramanga, 1947</i>	42
Figura 6. <i>Ubicación estación “Café Madrid” en Santander, 1940</i>	44

Introducción

La estación “Café Madrid” o “Bucaramanga”, como solía conocerse, fue una infraestructura ferroviaria que formó parte del Gran Ferrocarril Central del Norte. Este proyecto, el cual buscó la integración del territorio colombiano, fue impulsado desde el gobierno central y finalizado bajo la administración del también liberal, Eduardo Santos Montejo (1938-1942). La estación estaba ubicada al norte Bucaramanga y fue emplazada estratégicamente para consolidar una vía férrea regional y nacional que, en teoría, pretendía ser un nodo de conexión clave para vincular esta ciudad con otras áreas del país como puertos fluviales y marítimos.¹ La estación, por tanto, estimuló tres fenómenos en la zona donde se estableció: una integración intermunicipal, la expansión urbana de Bucaramanga hacia el norte junto con el crecimiento industrial y educativo del sector.

Bajo la República Liberal (1930-1946) que comenzó con el mandato del presidente Enrique Olaya Herrera, se impulsó la economía mediante el fortalecimiento territorial con ayuda de una extensa red de carreteras y ferrocarriles.² Por medio de esta tesis se busca indagar sobre uno de los enlaces de conexión que estuvo vinculado a una vía férrea del ambicioso plan señalado.³ Así mismo, este trabajo aborda de manera puntual las herramientas que usó el Gobierno central para llevar a cabo este plan: desde compra de predios hasta injerencia en asuntos de orden local. En relación con la integración y vinculación del territorio nacional desde los departamentos, se exponen las reconfiguraciones suscitadas a nivel social y urbano tras la llegada de la estación ferroviaria “Café Madrid” al espacio donde se ubicó.

Como se mencionó, la estación ferroviaria fue un enlace que conectó geográficamente a Bucaramanga con otros municipios. Este proyecto tuvo como eje

¹ El concepto de nodo lo observo desde los planteamientos de Armando Silva. Este elemento me permite observar a la estación ferroviaria del “Café Madrid” como un dispositivo que reconfiguró la conexión y tránsito entre la ciudad de Bucaramanga y el río Magdalena en el paso de la línea férrea. Véase: Silva, Armando. *Imaginario urbanos*. Colombia: Editorial Nomos, 2006.

² Enrique Santos Molano, “La revolucionaria República Liberal”, *Banrepcultural*, 9 de marzo de 2022, <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-183/la-revolucionaria-republica-liberal>.

³ El uso del concepto enlace de conexión y periferización se aborda desde Giovanni Arrighi. Este autor hace uso de estos términos para explicar cómo las economías periféricas se insertaron en un centro capitalista. Bajo esta perspectiva, puedo observar a la estación “Café Madrid” como una región periférica que estuvo supeditada a los intereses y directrices de un centro ubicado en Bogotá. Véase: Arrighi, Giovanni. “Peripheralization of Southern Africa, I: Changes in Production Processes”. *Review III*, 2 (1979): 161-191. <https://www.jstor.org/stable/40240834>.

central el Ferrocarril Central del Norte, el cual fue una propuesta de comunicación e integración que consistió en unir a la capital colombiana, Bogotá, con la costa Atlántica a través del río Magdalena. Este proyecto estuvo dividido en tres grupos o secciones. La primera de ellas, “del río Magdalena a Bucaramanga; un segundo grupo de Bucaramanga a la antigua frontera del antiguo Departamento de Boyacá y un tercer grupo de la frontera del antiguo Departamento de Boyacá a Bogotá”.⁴ Así pues, se esperaba dar conexión entre algunos centros urbanos como Bogotá, Zipaquirá, Barbosa, Bucaramanga y desde allí hasta Puerto Wilches para llegar al río Magdalena y, consigo, a la costa norte del país.

Metodología

El concepto de enlaces y nodos de conexión son cruciales porque me permiten dimensionar el impacto de integración y expansión urbana que se configuró tras la construcción de la estación “Café Madrid”.⁵ El trabajo de Arrighi aporta elementos de análisis sobre los sistemas económicos y las estrategias de desarrollo desde los centros hacia las periferias o viceversa. En relación con lo anterior, los nodos de conexión descritos por Armando Silva, son importantes para abordar la estación “Café Madrid” porque ponen en perspectiva el sentido espacial de integración de la estación frente al departamento y la misma en relación con la ciudad. Así mismo, desde la visión de Silva, puede entenderse a la estación ferroviaria como un espacio de incorporación que encarna sentimientos, valores y usos propios, dados por la colectividad y su relación con esta.

Pregunta de investigación

La presente investigación busca responder: ¿qué recepciones generó la estación ferroviaria ‘Café Madrid’ en el Concejo de Bucaramanga y la Asamblea de Santander entre 1941 y 1954? Este período de tiempo se aborda porque en 1941 finaliza la construcción de la estación ferroviaria; y en 1954 se crea la empresa estatal Ferrocarriles Nacionales de Colombia - FNC, la cual centralizó la administración de este medio de transporte a nivel nacional. Para lo anterior, como fuentes primarias se recopilaron acuerdos, acatas y comunicaciones que dan cuenta sobre los debates políticos en torno a la estación y el espacio donde se construyó. Esta tesis se enmarca desde la Historia Regional Urbana para construir una nueva perspectiva de análisis histórico que articule aspectos políticos, urbanos y respuestas de orden local.

⁴ Francisco Montaña, *Contrato y estudio sobre el Ferrocarril de Puerto Wilches* (Imprenta de “El Tiempo”, 1911), 32

⁵ De ahora en adelante ECM cuando sea necesario para evitar repeticiones innecesarias.

El potencial analítico de esta pregunta parte en revelar de qué manera un proyecto de escala nacional se convirtió en un espacio de tensiones donde hubo participación e injerencia de actores de orden regional y local. Los debates políticos en el Concejo de Bucaramanga y la Asamblea de Santander permiten observar las recepciones generadas frente a un proyecto de integración que, aunque abandonado por parte del Gobierno central, fue apropiado por parte de las élites políticas y económicas de Bucaramanga. En este sentido, la pregunta de investigación, permite analizar las relaciones y dinámicas de poder en relación con los procesos de urbanización y acomodo espacial en la periferia norte de Bucaramanga que fueron impulsados de manera previa y posterior a la construcción de la estación “Café Madrid”.

Fuentes primarias

Para responder a mi pregunta de investigación y sustentar que, además de tener un impacto en Bucaramanga, la estación “Café Madrid” funcionó como un nodo de conexión con otros municipios y con la ciudad de Bucaramanga, son usadas como fuentes primarias los debates, actas, comunicaciones y acuerdos encontrados en el Archivo Histórico del Concejo Municipal de Bucaramanga.⁶ Estas fuentes han mostrado cómo, desde el debate político, los concejales de la ciudad tomaron acciones encaminadas en asegurar que el sector donde se construyó la estación hiciera parte de la jurisdicción de Bucaramanga y no de los municipios aledaños. Además, aunque el “Café Madrid” fue administrado por el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, desde el Concejo municipal se expresaron voces de expectativa y crítica frente a la misma.

La visita a la Hemeroteca de la UNAB también fue valiosa porque allí se encuentra un número importante de volúmenes de *Vanguardia Liberal*. Al revisar y consultar la prensa local, algunas preguntas pudieron ser respondidas. Por ejemplo, efectivamente las expectativas que estaban alrededor de la estación “Café Madrid” fueron registradas durante su inauguración, pero también dan cuenta sobre los fenómenos de acomodo y uso espacial ocurridos la zona donde se construyó. El uso de la prensa local —*Vanguardia Liberal*— también fue importante para rastrear algunas columnas de opinión, especialmente desde la elite política liberal de Bucaramanga para documentar las tensiones y recepciones generadas en otros escenarios. Esto mostró los choques entre el partido Liberal y Conservador frente al proyecto de infraestructura en mención.

⁶ En adelante AHCB.

Estado del arte

La historiografía colombiana más reciente relacionada con el ferrocarril y sus estaciones, ha tendido al estudio sobre cuatro perspectivas clave. Estas han sido: los problemas administrativos del Estado, la competencia con el modo carretero, el transporte del carbón y algunos elementos como el trazado, la capacidad ferroviaria, la eficiencia, la integración modal y la modelación del transporte.⁷ Por lo anterior, la presente tesis se inserta dentro de la discusión relacionada con la integración regional a partir de una estación ferroviaria. Además, es evidente que, sumado a las dificultades por construir líneas férreas en un país altamente montañoso, las investigaciones previas también han podido señalar a los errores estatales de tipo contractual, administrativo y político, como determinantes para su éxito o fracaso.

Desde una perspectiva historiográfica nacional, se recurrió a publicaciones académicas centradas en la Historia urbana. Los estudios de Armando Silva y Germán Mejía Pavony fueron valiosos para comprender el crecimiento de las ciudades colombianas durante el siglo XX.⁸ Sus investigaciones permitieron contextualizar el impacto de la estación “Café Madrid” junto con la expansión del plano urbano de Bucaramanga. Así mismo, las obras de Cassiani y Arias de Greiff aportan datos relevantes sobre el ferrocarril colombiano durante la segunda mitad del siglo XX y presentan un marco cronológico detallado de su evolución.⁹ Estos estudios ayudaron a dimensionar la importancia del “Café Madrid” y su impacto en el desarrollo regional, en el contexto de un proyecto ferroviario de integración nacional.

La obra escrita por Javier Ortiz Cassiani titulada *Un diablo al que llaman tren*, aunque esencialmente se centra en el ferrocarril de Cartagena – Calamar, detalla de manera precisa cómo las vías férreas, estaciones y locomotoras, sirvieron como un elemento práctico para llevar la presencia del Estado a los municipios más alejados. La obra de Cassiani sobresale porque además expone las diferentes visiones y representaciones dadas al ferrocarril por la literatura y la política: símbolo de civilización, desarrollo tecnológico, superación de la barbarie y educador. Sin embargo, al igual que

⁷ Véase: Márquez, Luis. “El ferrocarril colombiano: 4 temas recurrentes en la literatura”. En *Estudios Gerenciales* vol., 33 (2017): 187-194. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6072231>.

⁸ Véase: Silva, Armando. *Imaginario urbano*. Colombia: Editorial Nomos, 2006., Mejía Pavony, Germán. *Repensado la Historia Urbana: Reflexiones históricas en torno a la ciudad colombiana*. Compilado por Sebastián Martínez Botero y Adriana María Suárez Mayorga. Colombia: Universidad Tecnológica de Pereira / Universidad ICESI / Red Colombiana de Historia Urbana, 2020.

⁹ Véase: Ortiz Cassiani, Javier. *Un diablo al que le llaman tren. El ferrocarril Cartagena – Calamar*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2018., Arias de Greiff, Gustavo. *La mula de hierro*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1986.

el presente tema de investigación, la historiografía ha desconocido la importancia histórica que tuvo la ECM como punto nodal para el departamento y la ciudad, más allá de algún reconocimiento oficial.

De igual importancia fueron los estudios desde la perspectiva regional y local. Por ejemplo, los trabajos de historia urbana y crecimiento empresarial de Bucaramanga adelantados por Néstor José Rueda, Sergio Acosta Lozano y Maribel Avellaneda.¹⁰ Estas investigaciones permitieron contextualizar el desarrollo de la ciudad durante la primera mitad del siglo XX en Bucaramanga y comprender el papel de la estación “Café Madrid” en este proceso de crecimiento urbano y económico. Igualmente, el trabajo de Augusto Olarte Carreño, *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga: 1870-1941*, aunque limitado en su análisis y crítica, ofrece descripciones detalladas sobre los primeros intentos contractuales y políticos por consolidar una red férrea que conectara a Bucaramanga con el río Magdalena durante el siglo XIX.

Este trabajo fue significativo para la investigación porque presenta fuentes primarias relacionadas con los contratos y las primeras gestiones realizadas para materializar un proyecto ferroviario en el departamento de Santander desde finales del siglo XIX. Olarte hace referencia de los principales actores que ejecutaron, en mayor o menor medida, la construcción de una línea férrea en la región. No obstante, más allá de centrarse en la estación “Café Madrid”, el estudio de Augusto Olarte Carreño se enfoca principalmente en la llegada del ferrocarril de Puerto Wilches y destacar su importancia como punto de conexión con las rutas fluviales ubicadas a lo largo del río Magdalena. Adicionalmente, el texto expone los desafíos políticos y económicos que enfrentó este proyecto y que, para el final, su construcción tenía más valor patriótico que funcional.

Esta tesis de investigación se enmarca también dentro del espacio de discusión de Juan Santiago Correa.¹¹ Por ejemplo, sus trabajos ofrecen un marco para entender cómo los proyectos de transporte moldearon desigualdades regionales como el caso de Antioquia y Cundinamarca por sobre otros departamentos. Correa pone de manifiesto los procesos de negociación presentes entre una élite nacional y una élite regional que se

¹⁰ Véase: Álvarez Fuentes, Jaime, y Néstor José Rueda Gómez. *Historia Urbana de Bucaramanga, 1900-1930*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander / Dirección Cultural, 2012., Acosta Lozano, Sergio. “Jugando a construir ciudad. Bucaramanga y los V Juegos Atléticos Nacionales de 1941”. *Bitácora Urbano Territorial* 29, núm. 1 (2019):131-138, <https://www.redalyc.org/journal/748/74858283013/html/>., Avellaneda Nieves, Maribel. *Empresas y empresarios, Empresas y empresarios en Bucaramanga, 1930-1950*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2004.

¹¹ Correa, Juan Santiago. “Café y transporte en Colombia: el ferrocarril de Cúcuta”. *Revista de Economía Institucional*, 15(29), 227-251., Correa, Juan Santiago. *Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)*. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración, 218.

tradujeron en consolidar la red férrea en el Bolívar. Más allá de ser un motor fundamental para la integración nacional, el autor demuestra que el ferrocarril del Bolívar funcionó más como una herramienta para articular los centros de producción con el mercado internacional. En sí, el autor demuestra que el ferrocarril no logró articularse con otras redes férreas o dinamizar la economía local más allá de algunos enclaves portuarios.

Por otra parte, investigaciones más recientes se han enfocado en construir una narrativa común sobre el barrio que posteriormente se creó a partir del sitio donde se construyó la estación “Café Madrid”. Este barrio, que lleva el mismo nombre, experimentó un crecimiento poblacional ligado a procesos de desplazamiento, violencia y fenómenos sociales como la estigmatización debido a su ubicación en las afueras de la ciudad de Bucaramanga.¹² Sin embargo, al revisar los trabajos históricos locales que abordan la zona conocida como “Café Madrid”, se pudo encontrar que, no hay una historia propiamente dicha sobre la estación ferroviaria ni tampoco una investigación que analice y exponga en profundidad el impacto físico e industrial que tuvo la estación mencionada junto con las respuestas políticas locales.

Aunque esta investigación no versa específicamente sobre el ferrocarril, la lectura de referentes académicos relacionados con esto fue valiosos porque mostraron las discrepancias acaecidas muchas veces entre las élites de orden local y nacional, junto con los concesionarios privados. Tal fue el caso comentado por Darío Benavides y Hugo Andrés Escobar en “El ferrocarril de Girardot: el gigante que no pudo con la corrupción”. Aunque su estudio se centra de manera central en el aspecto económico, los autores muestran también el impacto (e intentos) por consolidar esta obra a pesar de las múltiples concesiones. Aún más importante fue exponer el cambio de transportes preferido por la población: las carreteras y la aviación; promovidos también desde el Gobierno Central de tinte conservador a finales de los años 40 del siglo XX.

Respecto a la perspectiva de orden físico, el artículo “El primer ferrocarril en Colombia” escrito por Gabriel Poveda muestra la importancia tecnológica y económica que tuvo esta obra para el país (1869-1941). Además, este estudio muestra cómo, al igual

¹² Sobre esto, hay importantes investigaciones realizadas desde la Historia local que dan cuenta sobre el surgimiento del barrio “Café Madrid” y los fenómenos de violencia que allí se han presentado. Véase: Daza, María. “El Café Madrid, de estación del ferrocarril a refugio de todos”. *Revista Lebrez* 3 (2011): 177-202., Villamizar Guzmán, María Catalina. *Complejo patrimonial Café Madrid*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2019., Suárez Pinzón, Ivonne, coordinadora. *Voces con el silencio, memoria contra el olvido. Trayectorias de vida de 25 víctimas de desplazamiento forzado asentadas en el barrio Café Madrid de Bucaramanga*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander / Colciencias, 2013.

que otros proyectos férreos colombianos, fue resultado de los Estados soberanos durante el siglo XIX. Al igual que el proyecto ferroviario de Santander, el de Barranquilla, sufrió atrasos debido a las guerras civiles. El balance económico es importante en esta obra porque muestra de manera estadística el avance que logró la ciudad de Barranquilla en términos monetarios durante el período que funcionó el ferrocarril. Aunque su análisis parece quedarse corto al solo centrarse bajo esta óptica, su estudio muestra que no sería posible sin la participación de técnicos alemanes, ingleses ni norteamericanos.

En este orden de ideas, historiográficamente se consultaron un conjunto de investigaciones con el objetivo de poseer una visión general sobre las estaciones ferroviarias. Esta revisión bibliográfica se realizó, de manera general, en tres etapas. Inicialmente se recopilaron artículos, tesis, libros y capítulos de libros que hicieran referencia sobre procesos de integración y expansión de las estaciones ferroviarias a nivel internacional. Acá se pueden mencionar los trabajos de Franklin Cepeda, Wilson Miño Grijalva, Horacio Capel y Eduard Álvarez-Palau. Adicionalmente, aunque se revisaron otros trabajos que no están acá referenciados, fueron importantes porque permitieron ilustrar un contexto histórico internacional y latinoamericano. Con este análisis, se realizó una conexión entre la historia, la geografía y el urbanismo.

Finalmente, el trabajo de Alexis Medina fue un referente práctico para analizar y comprender los mecanismos bajo los cuales el Estado, en este caso el Ecuador, impulsó proyectos para la integración territorial. La tesis de Medina permitió establecer un paralelismo con el caso acá estudiado por medio de las políticas públicas impulsadas para llevar a cabo un proyecto de orden nacional que buscó la integración regional. Al tratarse de un proceso de infraestructura con dimensiones nacionales, es decir, dirigido desde el gobierno central, en su mayoría se han consultado fuentes oficiales (resoluciones, decretos, actas). Por lo demás, la ECM sostuvo una visión de progreso buscada por la élite política y económica colombiana que se encontró con desafíos geográficos, contractuales y políticos anudado a la aparición de nuevos medios de transporte.

Estructura general de la tesis

La estructura de contenidos de la presente investigación se organiza de la siguiente manera: una introducción, dos capítulos centrales, uno para conclusiones y un apartado correspondiente a las fuentes primarias consultadas. En el primer capítulo, se exponen las condiciones de posibilidad que hicieron viable la construcción de la estación ferroviaria y se responden preguntas como: ubicación geográfica, propietarios y elementos de índole contractual. Lo anterior, se realizó por medio de una reconstrucción. En el segundo, se

analizan los efectos que la mencionada estación tuvo sobre su entorno inmediato y su reconfiguración. Al respecto, en este mismo espacio de discusión se presentan las respuestas institucionales por parte del Concejo municipal de Bucaramanga y la Asamblea departamental frente a la estación y cómo fue interpretada desde el plano local.

En el primero de ellos, “La estación ferroviaria “Café Madrid”: construcción, enlace del Ferrocarril Central del Norte y diseño arquitectónico (1930-1941)”, empleo algunos archivos notariales del Archivo Histórico Regional de la Universidad Industrial de Santander que me permiten rastrear los dueños de la hacienda adquirida por parte del Consejo de los Ferrocarriles. Resulta interesante observar también que, el nombre de este espacio se mantuvo a lo largo de los años hasta la conformación del barrio Café Madrid. Junto a esto, otros documentos del mismo archivo, muestran los posteriores terrenos que el mencionado Consejo compró con el objetivo de ubicar allí otras infraestructuras necesarias para el funcionamiento de la estación de trenes como por ejemplo talleres, expansión otras vías férreas y de rutas de acceso desde la ciudad de Bucaramanga.

En este capítulo, es importante comentar el contexto local de Bucaramanga durante la primera mitad del siglo XX; es decir, previo a la construcción de la estación ferroviaria. Cada acápite responde a una pregunta principal. Así, el primero de estos responde: ¿cuándo y dónde se construyó la estación “Café Madrid”? Además, se habla brevemente del contexto económico y político de la ciudad para aquel período de tiempo. Este primer acápite igualmente tiene como objetivo indagar por el proceso de integración regional promovido desde el gobierno central colombiano, en el marco del Ferrocarril Central del Norte, para dar impulso a la economía. Por su parte, el último acápite dimensiona sobre su diseño arquitectónico, aspectos materiales y tipos de estaciones ferroviarias colombianas.

Por su parte, el segundo capítulo, “Debates, recepciones y respuestas del Concejo frente a la estación ferroviaria “Café Madrid”: industria y expansión urbana”, aborda las respuestas institucionales tomadas por parte del Concejo municipal de Bucaramanga y la Asamblea de Departamental frente a la llegada de la estación. En este capítulo, se exponen las huellas de los cambios urbanos presentados alrededor de la estación como la aparición de carreteras, empresas, un colegio y, el posterior barrio creado. De este modo, se analiza el papel de la estación mencionada como un detonante de procesos de cambios físicos impulsados por la élite política nacional y local. En consecuencia, este capítulo más allá de estudiar esta infraestructura desde un aspecto técnico y/o económico, la aborda como un fenómeno político y urbano en sí mismo.

Esta investigación no busca solamente llenar un vacío historiográfico regional sobre la estación ferroviaria “Café Madrid”, sino también ofrecer una lectura renovada que articula lo político, lo urbano y lo regional desde una perspectiva un tanto crítica y situada. Desde las fuentes primarias, se evidencia cómo una infraestructura pensada para el transporte y la integración nacional, configuró dinámicas locales, disputas territoriales y redefiniciones del espacio público. El “Café Madrid” más allá de su carácter funcional y operacionales, constituye un testimonio material y simbólico (que hoy sigue vigente) del proceso de modernización impulsado durante el período liberal. Por tanto, esta tesis contribuye desde la Historia Regional Urbana recuperar el papel de las infraestructuras en la configuración de las relaciones de poder, la identidad y el espacio en Bucaramanga.

Capítulo primero

La estación ferroviaria “Café Madrid”: construcción, enlace del Ferrocarril Central del Norte y diseño arquitectónico (1930-1941)

La estación ferroviaria “Café Madrid”, se construyó al norte de la ciudad de Bucaramanga, capital del departamento de Santander (Colombia), durante la primera mitad del siglo XX. Al igual que otros proyectos ferroviarios, su finalidad era conectar los centros de producción internos con el mercado exterior.¹³ Para esto, la mayoría de los proyectos ferroviarios buscaron una salida al mar o a través de vías fluviales. La ubicación del “Café Madrid” no fue casual: respondió a las demandas de un proyecto nacional que veía en el tren una herramienta ideal para integrar los departamentos de Boyacá, Cundinamarca y Santander. Hizo parte, además, de varias estaciones ubicadas a lo largo del proyecto nacional denominado Gran Ferrocarril Central del Norte el cual consistió en tres secciones separadas en dos grupos centrales: norte y sur.

Aunque la ciudad de Bucaramanga para comienzos del siglo XX inició un proceso de consolidación de sus servicios básicos, los espacios rurales permanecieron al margen de estos avances urbanos, asociados a las ciudades latinoamericanas durante este período.¹⁴ Por ejemplo, el servicio municipal de aseo, la telefonía y el alcantarillado municipal. Pronto se comenzaron a asentar con más fuerza empresas en la ciudad dedicadas a las producción de gaseosas, pastas y cigarrillos de todo tipo.¹⁵ Al respecto, se puede sostener que, en 1922 se registraron “41 casas comerciales de importación directa,

¹³ Véase: Medina, Alexis. “Construir la República práctica: Estado, vías de comunicación e integración territorial en Ecuador, 1883-1895”. *Revista Procesos*, n° 49 (2019): 78-102. <http://hdl.handle.net/10644/6735>., Cardona Botero, Laura Valentina. *De troncales, carreteras y caminos: arterias que propiciaron la integración territorial y el desarrollo económico de Colombia, 1930-1946*. Antioquia: Universidad de Antioquia, 2019., Almario García, Oscar. *La configuración moderna del Valle del Cauca, Colombia, 1850-1940*. Cali: Universidad del Valle, 2015., Martínez, Martín Fernando. *El ferrocarril de Antioquia y su impacto urbano, 1874-1930*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2011., Ramírez Sampederro, Santiago. *Estación de la Sabana: coyunturas económicas y preservación del patrimonio en el siglo XX*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2015., Correa Restrepo, Juan Santiago. *Trenes y puertos: el ferrocarril de Bolívar (1965-1941)*. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores Administrativos, 2018., Ortiz Cassiani, Javier. *Un diablo al que le llaman tren. El ferrocarril Cartagena – Calamar*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2018., Arias López, Luis. “El ferrocarril del Pacífico y su impacto en Cali: configuración urbana y segregación socioespacial”. *Revista Procesos Históricas* 32 (2017): 23-42.

¹⁴ Armando Martínez Garnica, *Historia Básica de Bucaramanga. 400 años de un poblamiento, 1622-2022* (Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2022), 245-9.

¹⁵ *Ibíd.*, 189-201.

que se ubicaban en su mayoría en la calle del comercio”.¹⁶ Así, la ciudad se consolidó como un centro económico y social importante de la región desde la primera mitad del siglo XX, lo cual se evidenció con la conformación de nuevos barrios, teatros y parques.

En el ámbito social, entre los años 1920 y 1940, la ciudad ya contaba con importantes espacios públicos. Entre ellos destacaban los parques: Romero, García Rovira, Centenario, Santander, parque de los Niños, Antonia Santos, plazuela Regueros Peralta, la Concordia, Girardot, Luna Park y el parque Bolívar.¹⁷ A estos espacios de sociabilidad se sumaban centros culturales y sociales como “el Club del Comercio, el tenis Club, la Sociedad Jurídica de Santander, el Club de Gremios Unidos, la Unión Deportiva de Santander, el Centro de Historia de Santander, el Club Campestre y el Comité de Cultura Física”.¹⁸ Esto significó que la ciudad de Bucaramanga experimentaba un crecimiento urbano sostenido junto con la presencia, permanencia y conexión de actores sociales provenientes de otros departamentos así como del extranjero.¹⁹

La proliferación de clubes exclusivos (como el Club del Comercio o el Club Campestre) reflejaba la consolidación de una élite económica y política urbana vinculada al comercio y la industria, en contraste con la marginalización de los espacios rurales u otros sectores de la ciudad.²⁰ La formación de nuevos centros comerciales e industriales en la ciudad constituyó un elemento característico de la Bucaramanga de inicios del siglo XX. En este orden de ideas, el ferrocarril se esperaba también con ansias pues “todas las carreteras debían partir de Bucaramanga ‘porque si no se hace así el comercio se debilitaría’”.²¹ Por tanto, esta frase ilustra una visión profundamente centralista y jerárquica del territorio, pensada por las elites para controlar el flujo de mercancías, capitales y personas en función de sus intereses.²²

¹⁶ Néstor José Rueda, y Jaime Álvarez Fuentes *Historia urbana de Bucaramanga, 1900-1930*, (Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2012), 121.

¹⁷ Armando Martínez Garnica, *Historia Básica de Bucaramanga*, 220-8.

¹⁸ Néstor José Rueda y Jaime Álvarez Fuentes, *Historia urbana de Bucaramanga*, 161.

¹⁹ A esto se suma la presencia de individuos extranjeros que consolidaron empresas e industrias en la ciudad de Bucaramanga desde finales del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX. Véase: Acevedo Tarazona, Álvaro. “El lento despegue industrial de Bucaramanga, Colombia (1857-1929)”. *Revista Apuntes del CENES* vol. 39, núm. 69 (2010): 241-266. doi: <https://doi.org/10.19053/01203053.v39.n69.2020.10429>.

²⁰ Por ejemplo, ciertos sectores de la ciudad fueron relegados o caracterizados como “zonas de tolerancia”, en especial, aquellos ubicados en las periferias del plano urbano de la ciudad o alejados del centro de Bucaramanga. Véase: Otero Uribe, Piedad Lucía. “La historia de la prostitución en Bucaramanga”. *Revista UIS Humanidades* 38 (2010): 67-86. <https://revistas.uis.edu.co/index.php/revistahumanidades/article/download/2226/2586/6453>.

²¹ Néstor José Rueda y Jaime Álvarez Fuentes, *Historia urbana de Bucaramanga*, 167.

²² El concepto de elite lo tomo desde los planteamientos de C. Wright Mills. Por ejemplo, para el autor, la elite es entendida y analizada como un grupo reducido de individuos sobre los cuales se concentra

La insistencia de la elite comercial al mencionar que todas las carreteras debían partir de Bucaramanga revela tanto una visión centralista, como un interés por controlar los flujos de mercancías hacia el exterior, marginando a las regiones rurales que quedaron fuera de esta red de modernización.²³ De igual manera, los espacios públicos construidos en Bucaramanga entre 1920 y 1940 (como el Parque Bolívar, el García Rovira y el Teatro Santander) respondieron tanto a una necesidad recreativa, como también a una función simbólica: eran escenarios donde la élite proyectaba su ideal de modernidad, valores y civismo.²⁴ A principios del siglo XX, la ciudad de Bucaramanga se erguía como una ciudad en transición. Las élites políticas y económicas habían trazado un plan: facilitar el tránsito de mercancías mientras se decidía cómo moverlas, hacia dónde y quiénes.

La movilización de productos e individuos debía realizarse a través de caminos y rutas eficientes. Para comienzos del siglo XX, en Bucaramanga se había consolidado una serie de caminos y redes viales que la conectaban con los municipios aledaños como Girón, Lebrija y Rionegro. Como se observa en la ilustración 1, la ciudad de Bucaramanga se encuentra relativamente cercana al río Magdalena el cual fue, y todavía es, una de las vías de comunicación más importantes del país.²⁵ Su expansión vial se desplazó con dirección hacia los cuatro puntos cardinales. De este modo, se convirtió en un centro de acopio departamental, pues con “Rionegro por el norte se comerciaba el café; con Lebrija por el oeste también café, sombreros y ganado; con Girón por el sudeste tabaco, cacao y algo de oro; con Floridablanca y Piedecuesta por el sur ganado porcino”.²⁶

En Bucaramanga, con la llegada del siglo XX, pronto se empezó a consolidar una estructura comercial, la cual tendría injerencia (e intereses particulares) para dar estímulo

el poder económico, político y militar de una sociedad. En este grupo coexisten, aunque no de manera homogénea, la élite del poder compuesta por los mandos militares y dirigentes políticos de orden nacional. Posteriormente, las élites locales y/o regionales con influencia en sus comunidades, pero no a nivel nacional. Además, sus relaciones sociales se ven muchas veces entretejidas desde comerciantes e industriales con participación política, hasta miembros de las Fuerzas Armadas como funcionarios del Estado. Véase: Mills, Charles Wright. *La élite del poder*. Traducción de Florentino M. Torner y Ernestina de Champourcin. México: Fondo de Cultura Económica, 1987.

²³ De acuerdo a la lectura de la investigación de Néstor José Rueda, esta élite comercial se entiende como la agrupación de individuos con alto poder adquisitivo y quienes eran propietarios de industrias, empresas y tenían el monopolio de ciertos bienes y productos como la ganadería, el tabaco, el café y/o textiles. Los nombres de estos individuos pueden ser encontrados en los archivos del Club del Comercio y la Cámara de Comercio de Bucaramanga como socios activos.

²⁴ Véase: Martínez Botero, Sebastián. “El imaginario civilista en los parques del centro de Bucaramanga”. *Revista Cultural de Santander* 4 (2009): 44-65. <https://revistas.uis.edu.co/index.php/revistasantander/article/view/2243>.

²⁵ Véase: Aristizábal-Quintero, Verónica. “El comercio por el río Magdalena: rutas, puertos, itinerarios y embarcaciones (1543-1611)”. *Revista Historia y Sociedad* 46 (2024): 214-241. doi: <https://doi.org/10.15446/hys.n46.110119>.

²⁶ Néstor José Rueda y Jaime Álvarez Fuentes, *Historia urbana de Bucaramanga*, 35.

práctico al proyecto de la estación en la ciudad. Lejos de ser un bloque homogéneo, la élite comercial de Bucaramanga de la primera mitad del siglo XX, era una red de poder entrelazada donde convergían terratenientes, comerciantes dedicados a la importación de bienes y nacientes industriales del sector de las bebidas, cigarrillos y cemento. Sería esta élite política y económica quienes veían en el proyecto de la ECM una oportunidad para dar crecimiento a sus negocios. Años más tarde, con la estación finalmente inaugurada, como se observa en el segundo capítulo, se dio inicio a una reconfiguración del sector donde apellidos como García Cadena o Hederich Valenzuela aparecerán.

La elección del predio, aunque de manera inicial resulta causal y dada bajo condiciones geográficas, se puede entender también como una respuesta a los intereses de un grupo económico terrateniente y comercial que veían en esta ubicación periférica una oportunidad para valorizar sus propiedades al norte de la ciudad. De este modo, también podría surgir un corredor ganadero hacia y desde el río Magdalena con ayuda de la ECM como enlace de conexión. Como se expone en el segundo capítulo, el ferrocarril y, en particular, el “Café Madrid” más allá de ser un discurso nacional de integración, fue funcional para la consolidación de un orden local donde familias como Pineda, Galvis o Hederich, controlaban negocios, medios de comunicación o cargos de representación política. Así, en palabras de Mills, se configuró una verdadera élite política y económica.

El aumento poblacional y el crecimiento de la industria del tabaco y el café hicieron de Bucaramanga, desde 1920, una ciudad de obreros.²⁷ La aparición de barrios y la disposición de sectores de la ciudad especialmente contruidos para ellos da cuenta de esta situación. Por ejemplo, la Ley 46 de 1918 ordenaba a los Concejos municipales de algunas poblaciones destinar el 2% de las rentas para “la construcción de casas para obreros pobres”.²⁸ Económicamente, en la ciudad existían importantes establecimientos comerciales y financieros. Destacan, las “sucursales del Banco de la República, Agrícola Hipotecario, Alemán Antioqueño, Banco de Bogotá, Banco de Colombia y la Compañía Colombiana de la Mutualidad”.²⁹ Fue en el marco de este cúmulo de fenómenos de modernización, que posteriormente se consolidó la estación “Café Madrid”.

El mapa que se muestra a continuación (ilustración 1), deja ver las principales rutas comerciales y vías de comunicación que partían desde y hacia Bucaramanga. Aunque se puede argumentar que la ciudad contaba con una red importante y extensa que

²⁷ *Ibíd.*, 158.

²⁸ *Ibíd.*, 150.

²⁹ *Ibíd.*, 159.

la conectaba con otros centros de producción, todavía existían graves problemas de comunicación terrestre.³⁰ En este sentido, la construcción de los kilómetros restantes desde Puerto Wilches, ubicado a orillas del río Magdalena, hasta la ciudad de Bucaramanga, generaba ya una gran expectativa para el comercio. Incluso desde 1911, un grupo de comerciantes e industriales de Santander se reunía en el parque Centenario y en la Gobernación para mostrar su inconformidad debido a la imposibilidad de concretar su construcción y la llegada del ferrocarril a la capital del departamento.

Sobre lo anterior, la comunicación redactada por Eliseo Camacho (empresario y negociante de Bucaramanga) hacía eco de las voces levantadas en señal de protesta por las decisiones tomadas desde Bogotá. Bajo esta premisa, se llevó a cabo en la ciudad una manifestación popular que exigía “la construcción inmediata de dicho ferrocarril, única esperanza de redención para este pueblo, que jamás, antes de ahora, ha pedido ni negado nada”.³¹ No obstante, lo que en realidad se exigía, era la llegada de dicho ferrocarril a la ciudad de Bucaramanga; es decir, una estación ferroviaria, puesto que el tendido de los el tren aún no ingresaba hasta la capital del departamento. Así mismo, Camacho recuerda que la llegada del ferrocarril a la ciudad dio “impulso a sus industrias, lo que necesita para vivir, o sea la línea férrea que lleve al Magdalena sus múltiples productos”.³²

La construcción de la estación ferroviaria “Café Madrid” no sólo representó un avance en la infraestructura de transporte regional y nacional, sino también reflejó las tensiones inherentes a un proceso de integración y desarrollo económico promovido desde el Gobierno Central.³³ Aunque la estación extendió la frontera física del plano urbano de Bucaramanga, el nuevo sector que se pobló gradualmente y quedó relegado a lógicas funcionales enmarcadas en el funcionamiento de la estación y el ferrocarril. Sin embargo, la consolidación de la estación transformó de manera acelerada a Bucaramanga en un centro de acopio y comercio. Es decir, mientras la ECM representaba una visión de modernización, también dejó al descubierto las contradicciones de un modelo de integración que priorizó a los intereses nacionales.

³⁰ *Ibíd.*, 131.

³¹ Eliseo Camacho, *El pueblo santandereano en masa pide el Ferrocarril a Puerto Wilches* (Bucaramanga: Taller Gráfico de L. Núñez e Hijos, 1911), 1.

³² *Ibíd.*, 2.

³³ La manera en la que se integró el departamento de Santander y, en particular, la estación “Café Madrid” fue mediante una negociación, pero bajo los intereses del proyecto nacional. La articulación por medio de políticas económicas nacionales y departamentales, configuró a su vez las directrices de Bucaramanga en aras de enlazar esta infraestructura férrea en un sistema centralizado. Véase: Arrighi, Giovanni. “Peripheralization of Southern Africa, I: Changes in Production Processes”. *Review III*, 2 (1979): 161-191. <https://www.jstor.org/stable/40240834>.



Figura 1. *Rutas comerciales de Santander del siglo XX.*

Fuente: Rueda, Néstor José, y Álvarez Fuentes, Jaime. *Historia urbana de Bucaramanga, 1900-1930*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2012.

Este mapa no debe leerse sólo como un recurso gráfico sino como la materialización de un poder territorial. La red de caminos que convergen hacia Bucaramanga, refleja no una integración regional equilibrada, sino la consolidación de la ciudad como un centro de acopio y control mercantil dominado por sus élites políticas y económicas. Esta configuración radial, donde los municipios periféricos (Girón, Lebrija y Rionegro) actuaron como proveedores de materias primas, evidencia una cartografía económica deliberada que controlaba los flujos de valor hacia la capital del departamento. La futura estación ferroviaria, por tanto, reproducía y reforzaba una lógica centralizadora, mientras se aseguraba que el nuevo enlace de conexión estuviera subordinado a los intereses de la ciudad que ya se establecían desde comienzos del siglo XX.

1. La hacienda “Café Madrid”: de propiedad privada a infraestructura nacional

La hacienda rural conocida como “Café Madrid” fue el sitio escogido para construir el edificio de la estación ferroviaria al ser la confluencia de los ríos Oro y Suratá. Este espacio fue escogido por el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia porque buscaba conectar otras ciudades importantes de la región Andina (Bogotá-Zipaquirá-Barbosa-Bucaramanga). El terreno donde se construyó la ECM era propiedad de Filomena y Ana Dolores Vesga.³⁴ Es decir, el nombre que adquirió tanto la estación como el futuro barrio allí construido por parte de sus habitantes se debió a que este era el nombre del predio de las hermanas Vesga.³⁵ En la ilustración 2 se muestran las dimensiones físicas del complejo industrial que estuvo vinculado a la estación y los acomodos físicos presentados en función de esta.

La selección y compra de los terrenos que albergaron la estación ferroviaria, se realizó desde Bogotá por parte del Consejo de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, en cabeza del ministro de Obras Públicas, César García Álvarez, como presidente de esta entidad. Si bien se contempló finalizar su construcción en el plano urbano de Bucaramanga según lo dispuesto por la Ley 204 de 1936, pues esta ley señalaba que la prolongación del Ferrocarril del Norte hasta Bucaramanga se ejecutaría en dos etapas. La primera de las Bocas del Río Negro hasta las Bocas del Suratá, y la segunda de este lugar a la ciudad de Bucaramanga’’.³⁶ Sin embargo, “construido el primer sector y si no se pudiese emprender inmediatamente la construcción del segundo, el Gobierno procederá a pavimentar con cemento o asfalto, la carretera que lleva a dicha ciudad’’.³⁷

De igual manera, es posible apreciar la dirección que tomó la vía férrea. Gracias a su ubicación topográfica, el proyecto ferroviario se mantuvo al margen del cauce hídrico. El registro planimétrico señala que los terrenos fueron cedidos a la República colombiana como una promesa de venta por parte de sus propietarios y cuyo intermediario directo fue el Consejo de los Ferrocarriles en su sección Ferrocarril Central del Norte. La elección del predio por parte del Consejo de los Ferrocarriles, refleja el interés y

³⁴ Escritura, 527, *Notaría Primera de Bucaramanga*. Archivo Histórico Regional de la Universidad Industrial de Santander, Colombia, 22 de mayo de 1926.

³⁵ Véase: ilustración 1. El nombre oficial de la estación ferroviaria era “Estación Bucaramanga”. Véase: Vanguardia Liberal. “En enero se inaugura la Estación B/manga”. *Vanguardia Liberal*. 29 de noviembre de 1940.

³⁶ República de Colombia, *Ley 204 de 1936*. Colombia. Acto legislativo y leyes expedidas por el Congreso Nacional en las sesiones ordinarias de 1936 y en las extraordinarias de noviembre- diciembre del mismo año. 30 de diciembre, 1936.

³⁷ *Ibíd.*

participación directa de la Nación por consolidar una red de transporte que integrara económicamente al país. La extensión total de la estación era de 202 m². La elección del espacio, la negociación con los propietarios y la planimetría son aspectos que ilustran la complejidad de estos proyectos y su relevancia en el desarrollo histórico de Colombia.³⁸

La construcción del “Café Madrid” respondió a una lógica de conexión ferroviaria que materializó un modelo de desarrollo arraigado en el ordenamiento jurídico colombiano. Como señala Palacios, el Código Civil consagró la propiedad como un derecho “absoluto”—heredado del Code Napoléon—, lo que permitió al Estado y a las élites comerciales justificar la adquisición de terrenos como el de las hermanas Vesga bajo argumentos de utilidad pública y progreso.³⁹ Sin embargo, esta visión legal encubrió tensiones históricas: mientras la estación se erigía como símbolo de modernización, reforzaba dinámicas de centralización y exclusión territorial. Esto demuestra que la ECM, más allá de su función económica, fue un dispositivo de poder que reconfiguró el espacio bajo un marco legal que privilegió a unos actores sobre otros.

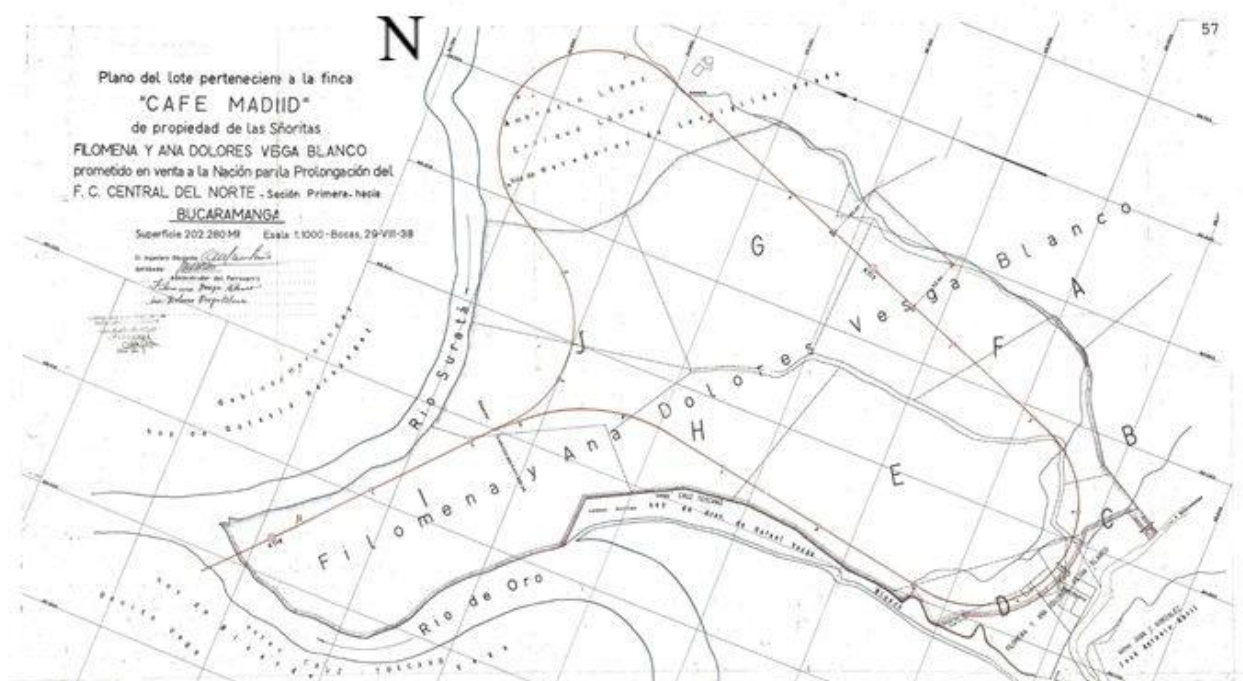


Figura 2. Plano estación “Café Madrid”, 1938.

Fuente: Archivo General de la Nación. Fondo Ferrocarriles Nacionales de Colombia.

³⁸ Véase: Ortiz Cassiani, Javier. *Un diablo al que le llaman tren. El ferrocarril Cartagena – Calamar*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2018.

³⁹ Marco Palacios, “Sobre el individualismo agrario colombiano”, en *¿De quién es la tierra?: propiedad, politización y protesta campesina en la década de 1930* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2011), 84.

El plano anterior ilustra de manera particular la orientación que tomaban los diferentes ferrocarriles que llegaban a la estación. Su disposición física se encontraba entre los ríos Suratá y del Oro, pero a su vez alejados de las corrientes fluviales para evitar inundaciones. También se aprecia que tanto la entrada a la estación “Café Madrid” y la salida desde esta, toma dirección hacia el noroccidente del departamento; es decir, con dirección hacia Puerto Wilches, a orillas del río Magdalena. Esto sugiere que la estación funcionaba como un enlace de conexión entre el transporte ferroviario y fluvial, al facilitar el comercio y la movilización de mercancías y personas desde y hacia el interior del país. Además, se vinculaba a las vías carretables que se encontraban construidas en Bucaramanga y Santander, lo cual enlazaba a otros municipios y departamentos.

La ilustración 2 muestra también los predios aledaños que fueron necesarios para expandir el complejo industrial asociado con las estaciones ferroviarias, tales como talleres, bodegas y líneas de intercambio. Por ejemplo, el contrato celebrado entre José María Bravo, administrador de la sección primera del Ferrocarril Central Norte y Felisa Alarcón (dueña del terreno), entre otros. Este contrato tuvo como objeto la construcción de una “carretera de acceso a la estación de Las Bocas del Suratá”.⁴⁰ La preparación del espacio donde se construiría la futura estación ferroviaria, generó una expectativa sobre el progreso y desarrollo a los que estaba vinculada al ferrocarril. Como se verá más adelante, alrededor de la estación, se ubicaron dos empresas importantes como respuesta a este horizonte de proyección económica que se esperaba.

Durante los años treinta y cuarenta del siglo XX, el campo político nacional, y el de Santander, estaban determinados e influenciados principalmente por las tendencias ideológicas del Liberalismo. Esto creó pugnas entre actores liberales y conservadores en el Congreso nacional y la Asamblea de Santander, sino también en el Concejo de Bucaramanga. Estos años estaban marcados por episodios de violencia ocurridos en el departamento ante “la negativa de los conservadores en algunas provincias a entregar el gobierno”⁴¹ tras 46 años en el poder hasta 1930 con la llegada de los liberales. Además de estos fenómenos de violencia política en los primeros años de la República Liberal, el

⁴⁰ “Contrato celebrado entre el Ferrocarril Central del Norte, sección primera y Felisa Alarcón viuda de Novoa, Francisco Nova, María del Carmen Nova, Pedro Emilio Nova, José Arturo Nova, Doctor Joaquín Fonrodona Suárez y Leticia Puyana de Fonrodona”, 23 de noviembre de 1938, Notaría primera de Bucaramanga.

⁴¹ Esther Parra Ramírez, y Eduardo Guevara Cobos, *Política y administración pública en Santander, 1930-1946* (Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2013), 61.

orden público fue alterado también por los conflictos laborales entre los trabajadores de la Tropical Oil Company y la mencionada compañía el 7 de diciembre de 1935.⁴²

Tanto la obtención de los predios y/o antiguas fincas como la adecuación del espacio fueron procesos que duraron varios años. Desde 1926 con la cesión del predio conocido como “Café Madrid” hasta la inauguración de la estación 1941 pasaron 15 años. Tiempo en el cual las directrices y apoyo a los proyectos ferroviarios se modificaron. No obstante, había algo claro en cuanto a los mismos: fueron proyectos de integración nacional. Como se verá más adelante, la estación “Café Madrid” fue solo una de las varias estaciones construidas por el Ferrocarril Central del Norte para dar conectividad a la capital colombiana con la costa Atlántica por medio del Río Magdalena. Es decir, hizo parte de un proyecto nacional dictado desde la capital por encima de uno regional que trató de consolidarse pero que nunca vio su llegada a Santander.

Es interesante anotar que este período temporal corresponde con la *Revolución en Marcha* propuesta por Alfonso López Pumarejo (1934-1938), y con la posterior sucesión del presidente Eduardo Santos Montejó, también liberal. El 30 de abril de 1938, el Concejo de Bucaramanga indicaba que “teniendo en cuenta que el Concejo Administrativo de Ferrocarriles Nacionales proyecta la extensión del Ferrocarril Central del Norte, Sección primera, expresa su anhelo de que la estación terminal se construya dentro de terrenos ubicados en jurisdicción del Municipio de Bucaramanga”.⁴³ Este reclamo no era aislado: reflejaba la pugna entre municipios por beneficiarse de obras públicas en un momento de expansión estatal, como documenta el historiador Marco Palacios al analizar el clientelismo regional durante la era liberal.⁴⁴

Por otro lado, el impacto de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) aceleró cambios económicos en Colombia. Según datos del Ministerio de Economía Nacional (1941), el gobierno impuso restricciones a importaciones estratégicas como gasolina, llantas, hierro y acero, pero simultáneamente promovió políticas sustitutivas de importaciones, especialmente en agricultura comercial e industria liviana.⁴⁵ Este proteccionismo temprano, como lo denomina José Antonio Ocampo en *Historia económica de Colombia*, respondía a la crisis global pero también consolidó un modelo

⁴² *Ibíd.*, 76.

⁴³ Archivo Histórico del Concejo Municipal de Bucaramanga, *Proposición aprobada*, Registro oficial 102, 30 de abril de 1938.

⁴⁴ Véase: Palacios, Marco. *Entre la legitimidad y la violencia: Colombia 1875-1944*. Bogotá: Editorial Norma, 1995.

⁴⁵ César Miguel Torres Del Río, *Colombia siglo XX: Desde la guerra de los Mil Días hasta la elección de Álvaro Uribe* (Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2015), 159.

de desarrollo hacia el mercado interno. Este enfoque estimuló industrias locales de Bucaramanga donde empresas como la cementera Diamante Portland S.A y Forjas de Colombia se vieron impulsadas.

Para el 22 de enero de 1939, en un nuevo intento por integrar la capital colombiana con la ciudad de Bucaramanga, el Concejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia firmó un nuevo contrato. El fin de este nuevo pacto era finalizar lo estipulado en la Ley 204 de 1936.⁴⁶ Hasta ese momento, la sección solo llegaba hasta el Km. 109 o Bocas de Rionegro; por tanto, su prolongación debía llegar al Km. 116 en bocas del Suratá, al pie de Bucaramanga. Desde allí se podría conectar con Puerto Wilches, junto con las estaciones Bocas, Palmas, Conchales, Vanegas, Provincia, Sabana, La Gómez, Futurama, Patiño, Santa Lucía, Torcoroma, San José, San Alberto, Sogamoso, Péjamo y Barrancabermeja.⁴⁷ Esta línea férrea fue la que se denominó como sección primera por parte del Concejo de los Ferrocarriles.

La sección señalada con color azul, correspondía al grupo sur del Ferrocarril Central del Norte, es decir, la que no finalizó su conexión desde inmediaciones del municipio de Barbosa con la ECM en Bucaramanga. Así mismo, la sección segunda partía desde Bogotá y a travesaba poblados como Zipaquirá y Nemocón. Para “1947 se intentó retomarlo para extenderlo hasta Bucaramanga, pero en 1951 el Gobierno canceló su construcción y ordenó el levantamiento de los rieles”.⁴⁸ Esta decisión marcó el fracaso del intento por culminar esta conexión ferroviaria en la región andina. Así mismo, se observa la desconexión que vivió el departamento de Santander al no poder ser vinculada con otras líneas férreas nacional lo que en últimas se tradujo en un olvido paulatino y el fortalecimiento de aeropuertos y carreteras.⁴⁹

⁴⁶ En este año, la presidencia de la República estaba encabezada por el liberal Alfonso López Pumarejo. Bajo la “Revolución en marcha”, se apuntaba hacia la modernización del país desde el campo agrícola e industrial. Además, se buscaba también que el individuo se viera obligado a ejercer sus funciones como ciudadano en función del bien de la sociedad. Véase: Sitio de archivo de la presidencia 2002-2010. “presidente de la República de Colombia”. *Presidencia de Colombia*. Accedido 17 de febrero, 2025. <http://historico.presidencia.gov.co/asiescolombia/presidentes/48.htm>.

⁴⁷ María Lucía Bayona Flórez, “El ferrocarril de Bucaramanga: un hito que marcó la historia de Santander”, *Vanguardia Liberal*, 22 de diciembre de 2021, párr.,14.

⁴⁸ Banco de la República, “Ferrocarril del Norte (1889-1935)”, *Banrepcultural*, accedido 20 de octubre de 2025, párr. 1, https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/ferrocarril_norte.htm.

⁴⁹ Para analizar con más detalle la historia de la infraestructura y el transporte en Colombia véase: Pachón, Álvaro, y María Teresa Ramírez. *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*. México: Fondo de Cultura Económica, 2006., Sanín, José. *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia 1492-2007*. Bogotá: Ministerio de Transporte, 2008.

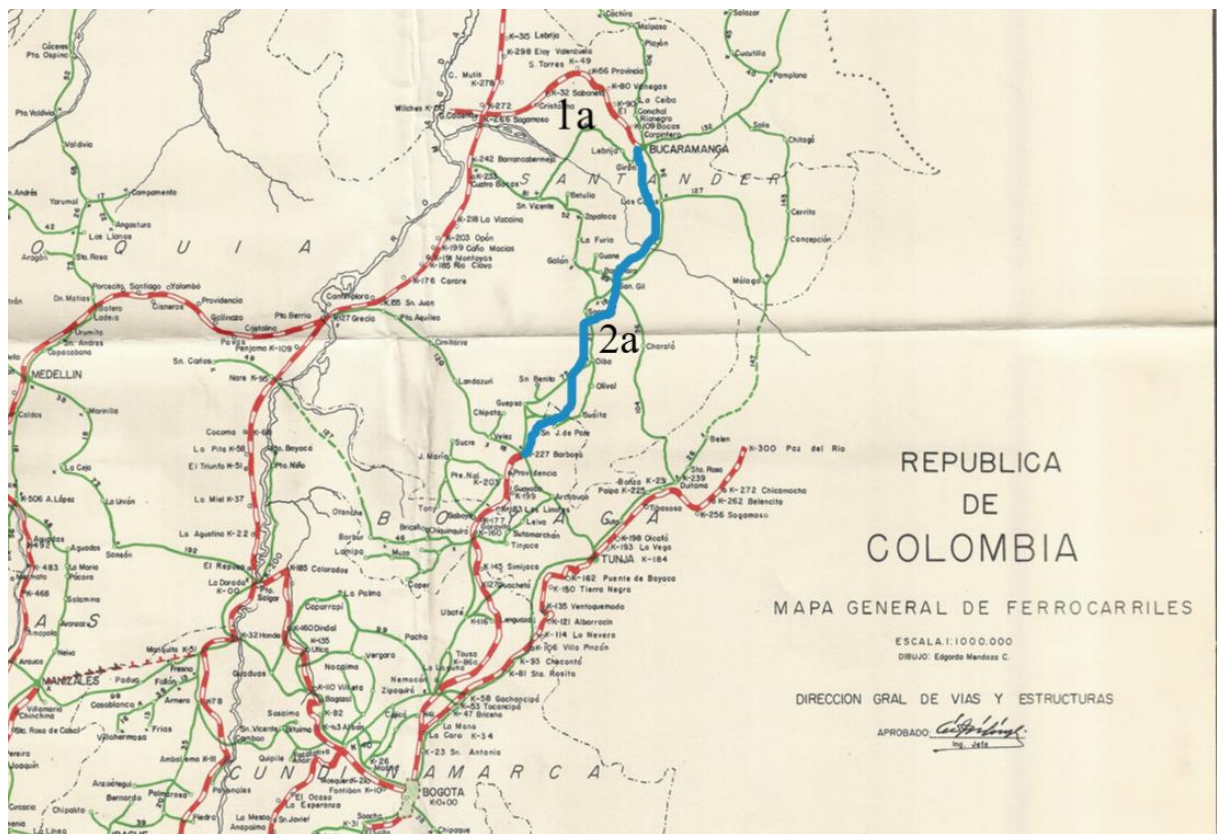


Figura 3. Mapa general de los Ferrocarriles, 1962.

Fuente: Colombia: Universidad del Valle

La estación ferroviaria “Café Madrid” se ubicó al norte de la ciudad de Bucaramanga; en un espacio rural que bajaba desde la meseta de la urbe, en sentido norte hacia el barranco de la ciudad.⁵⁰ Sobre esto, Olarte Carreño manifiesta que, “desde el comienzo [...] el tendido de rieles fue proyectado y realizado hasta Bucaramanga, con un metro de ancho entre riel y riel, un radio mínimo de 80 metros y una pendiente máxima de 2.5”.⁵¹ Este aspecto fue decisivo para la elección del tramo de la vía férrea porque, debido a la topografía de la región sumado a otros aspectos, fue imposible finalizar su construcción hasta el plano urbano.⁵² No obstante, aunque su construcción no llegó hasta Bucaramanga, la estación actuó como un nodo de expansión e integración física con dirección hacia un espacio considerado como la periferia rural.

⁵⁰ Archivo Histórico del Concejo Municipal de Bucaramanga, *Acuerdo n° 17 de 1944*, Registro Oficial 53, Concejo de Bucaramanga, 8 de junio de 2016, art. 1.

⁵¹ Augusto Olarte Carreño, *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga* (Bucaramanga: Fundación El Libro Total, 2006), 28.

⁵² La modificación constante de las cláusulas y los contratos, condicionaron poco a poco, el trazado original de la línea férrea. De este modo, para 1941, se concluye que la estación “Café Madrid” podría estar o no, en la ciudad de Bucaramanga a fin de superar estos problemas: topográficos, presupuestarios y atrasos contractuales. Véase: República de Colombia. *Ley 204 de 1936*, 162.

Por medio del Acuerdo 37 de 1942, el Concejo municipal de Bucaramanga creó el corregimiento Río de Oro. Este oficio pone los límites administrativos correspondientes a la zona en donde se ubicaba la estación “Café Madrid”. Esto muestra el intento de la elite política local por controlar ante otros municipios este espacio limítrofe de la ciudad.⁵³ Su artículo tercero declaraba como espacio de jurisdicción de Bucaramanga el territorio comprendido de la siguiente manera:

Por el Norte, la banda izquierda del Río Suratá, desde el Puente sobre las Olas hasta su desembocadura en el Río de Oro; por el Oeste, el Río de Oro hasta encontrar el camino de herradura que conduce al Café Madrid; por el Sur, todo este camino hasta el cruce con la vía que va al puente sobre las Olas; y por el Oriente toda esta vía o camino hasta el puente sobre el Río Suratá.⁵⁴

Tan pronto la ECM se construyó, el Concejo de Bucaramanga tomó postura en delimitar su área administrativa y jurídica, posiblemente para asegurar el control sobre la estación “Café Madrid” y la urbanización creciente. Esta decisión también respondía a la necesidad de establecer una escuela pública en la zona, lo que sugiere un incremento poblacional o asentamiento de las nuevas familias que llegaron tras la construcción de la ECM. Los censos de 1938 y 1951 respaldan esta hipótesis: la población de Santander (urbana y rural) en 1938 era de 615.710 personas.⁵⁵ Para 1951, la población aumentó hasta los 747.706 habitantes.⁵⁶ Este aumento de población coincide con la construcción de la estación. En Bucaramanga, por su parte, en 1938 la población era de 41.714 habitantes.⁵⁷ Diez años más tarde, la población ascendía a 112.252 personas.⁵⁸

De igual manera, el censo de 1951 indica que, si bien la población económicamente activa en Santander era menor en comparación con departamentos como Cundinamarca, Boyacá o Tolima, un total de 166 personas se dedicaban a las industrias extractivas y 3.292 a las de transformación. Este censo sugiere que el proceso de industrialización y el crecimiento comercial en torno a la estación “Café Madrid”

⁵³ La elite política local puede ser entendida igualmente como grupos heterogéneos de individuos con cargos de poder institucional y de decisión. En este orden de ideas, la elite política de Bucaramanga se configura por parte del alcalde y miembros del Concejo municipal. Bajo una mirada más amplia, a nivel regional la elite local la componen el gobernador del departamento y la Asamblea de Santander. Véase: Restrepo Zapata, Juan David. “Redes políticas y élites liberales en Colombia: una mirada a los enlaces parentales sociopolíticos e intelectuales, 1930-1945”. En *Revista Páginas* 16 (40): 1-28, 2024. doi: 10.35305/rp.v16i40.848.

⁵⁴ Archivo Histórico del Concejo Municipal de Bucaramanga, *Acuerdo 37 de 1942*, Registro oficial 133, 1942.

⁵⁵ DANE, *Censo de población de 1938*, Bogotá: Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 1938, 25.

⁵⁶ DANE, *Censo de población de 1951*, Bogotá: Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 1951, 18.

⁵⁷ DANE, *Censo de Población de 1938...*, 37.

⁵⁸ DANE, *Censo de población de 1951...*, 18.

empezaba a consolidar a una clase trabajadora que requería asentarse cerca de sus fuentes de empleo. Lo anterior apunta que la estación ferroviaria fue un elemento que aceleró la transformación urbana, económica y social de la periferia rural de la ciudad. Así pues, este proceso la convirtió en un espacio de confluencia entre diversos actores y oficios que previos a su llegada no estaban presentes.

La construcción de la escuela en el corregimiento del Río de Oro durante la década de 1940, no constituyó un hecho aislado ni respondió exclusivamente a necesidades educativas locales. Su implementación respondió a una estrategia estatal más amplia de consolidación de integración de las periferias rurales al proyecto nacional, especialmente en el marco de las políticas de fomento económico impulsadas por el gobierno central durante el período de posguerra. Estas políticas pretendían estimular la economía mediante la tecnificación agrícola, pero también modelar una fuerza laboral alineada con las necesidades productivas del país. El Acuerdo 27 de 1948, mediante el cual el Concejo de Bucaramanga asignó \$2.000 pesos para iniciar la construcción del local escolar, refleja cómo las decisiones municipales se articulaban con los lineamientos del Estado-Nación.

Incluso años antes, en 1941, la gobernación de Santander en cabeza de Benjamín García Cadena ya se enmarcaba con las disposiciones nacionales frente a la educación agrícola e industrialización. A través del Decreto 185 del 7 de febrero de 1941, Cadena “organiza la Inspección Escolar en el Departamento”.⁵⁹ Este oficio tenía el objetivo de constituir a nivel administrativo y técnico, las diferentes escuelas tanto urbanas como rurales de Santander. Por tal razón, la que se ubicó en inmediaciones de la ECM, quedó establecida en la segunda zona integrada por “las escuelas urbanas y rurales de los siguientes municipios: rurales de Bucaramanga”.⁶⁰ Este sector corresponde al corregimiento Río de Oro; espacio que, el Concejo de Bucaramanga optó por delimitar y agrupar bajo su jurisdicción administrativa.

En tal sentido, la escuela cercana al sector de “Café Madrid”, más que un espacio pedagógico, fue un instrumento para insertar a la comunidad dentro de un proyecto de modernización que requería trabajadores capacitados, obedientes y socializados en valores funcionales al desarrollo capitalista. Este enfoque no fue casual ni aislado. Durante la década de 1940, se promulgaron diversas leyes, decretos y ordenanzas que buscaban fomentar la industria nacional y proteger el comercio interno. Por ejemplo, la Ley 100 de 1944, incentivaba la producción nacional a través de subsidios y regulaciones

⁵⁹ Anales de la Asamblea de Santander, *Decreto 185 de 1941*, tomo 61, 7 de febrero de 1941.

⁶⁰ *Ibíd.*

sobre importaciones, mientras que, a nivel departamental e incluso municipal, se emitían acuerdos orientados a promover la infraestructura, la educación técnica y el transporte como bases del desarrollo.⁶¹

En la ilustración 4 se puede observar la torre de la estación férrea como un elemento de centralidad junto con uno de sus andenes de embarque para personas y bienes. En el contexto histórico, las torres de las estaciones podrían haber actuado como puntos de referencia en el paisaje industrial y rural, lo cual destaca así mismo la importancia de la estación como punto de encuentro. Además, la presencia de al menos tres líneas férreas indica una organización logística que efectivamente separaba las rutas de llegada y partida. Esto optimizaba las operaciones de la ECM y es también un ejemplo de los cambios físicos ocurridos que modificaron el paisaje natural. Es decir, este argumento sostiene que la estación no solo era un lugar de tránsito, sino también un enlace de conexión e integración entre los diferentes municipios y departamentos.

2. Diseños y tipos arquitectónicos ferroviarios: estaciones de ferrocarril en Colombia

La complejidad y diseño de las estaciones la mayoría de las veces estaba relacionada con la magnitud de las operaciones ferroviarias de la región. Esto quiere decir que, a mayor movilización de carga y tránsito de personas, sus estaciones correspondían, lógicamente, a una infraestructura de mayor envergadura. Por su parte, los elementos físicos presentes en la mayoría de las estaciones de tránsito de los ferrocarriles eran los siguientes: corredores interiores, espacios exteriores y elementos complementarios y de mobiliario.⁶² De igual manera, las estaciones ferroviarias podían dividirse en dos grandes grupos: de pasajeros y de uso específico. Si bien la estación “Café Madrid” inicialmente se contempló como un escenario para el transporte de mercancías, con la expansión de las carreteras y los vehículos, su función se desempeñó para el transporte de pasajeros.

Aunque el “Café Madrid” no llegó a consolidarse como un escenario de gran relieve físico o diseño arquitectónico, a diferencia de otras estaciones ferroviarias en Colombia, el edificio que lo alberga constituye un nexo con la ciudad y con un territorio,

⁶¹ República de Colombia, Ley 100 de 1944, *Diario oficial* 25759, 6 de febrero de 1944.

⁶² José Alexander Pinzón Rivera, “Estaciones del ferrocarril en Colombia, 1850-1920”, *Banrepcultural*, 9 de marzo de 2022, párr. 5, <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-343/estaciones-del-ferrocarril-en-colombia-1850-1920>.

el cual el ferrocarril todavía no domina.⁶³ Desde las estaciones centrales, intermedias y de paso, cada una desempeñó una función específica. Al igual que la ciudad con sus múltiples caminos, la estación se extiende por medio de vías de comunicación y espacios para conectar a esta con su entorno. Por tanto, las estaciones condicionan al espacio, y no a la inversa.⁶⁴ Al igual que otras estaciones ferroviarias, la ECM se convirtió en un escenario de confluencia de prácticas y sentidos, hasta el punto de crearse, años más tarde, un barrio con el mismo nombre que aquella vieja hacienda.

La estación “Café Madrid”, de tipo intermedio, respondía a una lógica de conexión territorial que reconocía a Bucaramanga como capital departamental y que les otorgaba una jerarquía mayor frente a otras estaciones menores del trayecto ferroviario. Su localización estratégica permitía articular el centro urbano con áreas rurales en transformación, que la convirtió en un punto de llegada y partida tanto de mercancías, mano de obra y flujos comunicacionales. Fue un lugar de encuentro entre lo rural y lo urbano, entre lo funcional y lo simbólico y que le permitió consolidarse como parte de la memoria colectiva y de los imaginarios ciudadanos que configuran la identidad barrial. En este sentido, la estación conectó tanto espacios físicos, como también narrativas sobre el futuro y el desarrollo hacia el norte de Bucaramanga.

La estación, al inscribirse en una tipología de estaciones con funciones específicas (de carga o movilidad humana) asumió una flexibilidad inusitada en su devenir. De la movilización de mercancías, terminó adecuándose al transporte de pasajeros, como resultado del avance de la red de carreteras nacionales y la redefinición de las prioridades del transporte en Colombia. Dentro de esta perspectiva, la estación como espacio, no fue estático, sino que se reconfiguró según las dinámicas socioeconómicas del departamento de Santander. Este proceso de resignificación se cristaliza también en la apropiación del nombre “Café Madrid”, que deja de ser solo el de una antigua hacienda rural a las afueras de Bucaramanga o estación ferroviaria para convertirse en un referente urbano que da identidad a un barrio entero.⁶⁵

⁶³ Esther Mayoral Campa, “Estaciones de ferrocarril. Arquitecturas de síntesis”, *Revista de Historia y teoría de la Arquitectura* 10, (2016): 31-83, <http://hdl.handle.net/11441/40411.18>.

⁶⁴ *Ibíd.*, 30.

⁶⁵ Tras el abandono estatal a los proyectos ferroviarios colombianos, la creciente violencia política y los posteriores desplazamientos producto de estos fenómenos, el sector donde se construyó la estación “Café Madrid”, se convirtió en un refugio para múltiples familias que hicieron de este espacio un futuro barrio popular de Bucaramanga. Véase: Daza, María. “El Café Madrid, de estación del ferrocarril a refugio de todos”. *Revista Lebre* 3 (2011): 177-202. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5983163>.

Las terminales ferroviarias de Colombia, representaron, en términos físicos, la extensión del plano urbano de la ciudad, pero también fueron testigos de los intercambios sociales de la época. Por su parte, el complejo ferroviario “Café Madrid” tenía un área total de 552 m², y esto la convirtió en un nodo de conexión e integración con la ciudad de Bucaramanga. Este paisaje industrial se puede considerar de tamaño intermedio si se tiene en cuenta el tamaño de otras estaciones como, por ejemplo: la estación de Girardot, Neiva, Caracolí (Antioquia), Palmira (Valle del Cauca), cuyas áreas oscilaban entre los 600 y 800 m². Esta definición entra en concordancia con su desarrollo físico pues, “[...] fueron edificaciones de uno o dos pisos [...] distribuidos en una planta rectangular”⁶⁶ según el tráfico humano y movimiento de carga esperada.



Figura 4. Estación ferroviaria “Café Madrid”.

Fuente: Banco de la República. Eslava Flórez, Carlos Alberto, 1960.

El plano urbano de Bucaramanga elaborado en 1947 por la Secretaría de Obras Públicas constituye una fuente histórica fundamental para comprender los lineamientos que orientaron su expansión posterior. Su valor radica no solamente en el registro gráfico,

⁶⁶ Claudia Patricia Hernández, “Las estaciones del ferrocarril en el siglo XX, estilos e influencias”, *Barepcultural*, 9 de octubre de 2023, párr. 1, <https://www.banrepultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-343/las-estaciones-del-ferrocarril-en-el-siglo-xx-estilos>.

sino también como un contraste con las actas del Concejo Municipal, que evidencian un proceso deliberado de zonificación y diferenciación funcional del territorio. Tal como se observa en la figura 5, el plano refleja las dinámicas de crecimiento impulsadas por el aumento demográfico, la diversificación económica y la urgencia de habilitar nuevas áreas residenciales e industriales que siguieron hacia el oriente y sur, donde la estación “Café Madrid” no figura, pues su presencia fue omitida en el plano. Las zonas sombreadas en amarillo representan las urbanizaciones más recientes de la época.

No obstante, la flecha dispuesta en la parte central izquierda del mapa, señala la dirección donde se encontraba la ECM. Su ubicación respondió a la imposibilidad técnica de ubicarla en el plano urbano de Bucaramanga pues la inclinación sobrepasaba los esfuerzos posibles. Su exclusión cartográfica contrasta con su proximidad real al casco urbano, al punto de que el trayecto entre la ciudad y la estación podía —y puede— realizarse en un corto lapso en vehículo automotor. Este dato refuerza la idea de que, aunque técnicamente ajena al perímetro urbano de Bucaramanga en ese momento, la estación mantenía un vínculo funcional y estratégico con la ciudad, que anticipaba así su posterior articulación en los procesos de expansión urbana. Como se verá más adelante, la estación se conectó a la ciudad por vías carreteables para asegurar su aprovechamiento.



Figura 5. *Plano de Bucaramanga*, 1947.

Fuente: Bucaramanga: Secretaría de Obras Públicas Municipales.

Un proyecto de integración regional de esta magnitud requirió la participación de múltiples actores, aunque en la práctica no todos tuvieron la misma injerencia para tomar decisiones. Destacan: el Gobierno Central, el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles, la Asamblea Departamental y el Concejo de Bucaramanga. Producto de la expectativa por la creación de una estación férrea en Bucaramanga, se hizo aún más necesaria debido al desarrollo tecnológico y económico que suponía el ferrocarril. Lo anterior, provocó también un desplazamiento de mano de obra de otras partes de Colombia junto con la llegada de ingenieros y técnicos especializados provenientes de Europa y Estados Unidos. Por ejemplo, entre la mano de obra que llegó a Bucaramanga, destacan habitantes de Boyacá, Antioquia, la Costa Atlántica y la ribera del Magdalena.⁶⁷

Los proyectos ferroviarios debían contar tanto con estudios técnicos y agendas de planeación como con espacios acomodados en función de estos. Al pensar el trazado férreo óptimo en función del espacio geográfico, la carga de productos, talleres, cocheras, llegada de los ferrocarriles y arribo de pasajeros, las estaciones ferroviarias se diseñaron y construyeron bajo esta lógica. No puede obviarse que la magnitud de los proyectos ferroviarios en Colombia incluía el diseño de estaciones para los ferrocarriles acordes a la envergadura estos proyectos y, lo que se esperaba mostrar por parte de las elites que dieron impulso a estos proyectos. Es decir, “en Colombia las estaciones de ferrocarril fueron referentes arquitectónicos que marcaron tendencia estilística”.⁶⁸ Su dimensión física varió según su nivel de afluencia comercial, humana y las expectativas creadas.

Bajo este marco, la elección del lugar, el tamaño de la estación y su diseño estilístico, obedecían también a una lógica simbólica: la arquitectura ferroviaria buscaba visibilizar el poder estatal y proyectar una imagen de penetración del entorno natural. Según Duarte, las estaciones debían “contener baños, salas de espera, compartimientos de equipaje, acceso diferenciado para primera y segunda clase, que irían a compartir el mismo transporte en situaciones completamente distintas”.⁶⁹ Más allá de analizar únicamente las carencias técnicas, contractuales o económicas de estos proyectos, se deben considerar de igual manera las lógicas de segregación social que las

⁶⁷ Augusto Olarte Carreño, *La construcción del ferrocarril*, 22.

⁶⁸ Claudia Patricia Hernández, “Las estaciones del ferrocarril en el siglo XX...”, párr. 1.

⁶⁹ Ana Lucía Duarte Lanna, “Las ciudades y el ferrocarril en Brasil: 1870-1920” (ponencia, IV Congreso Historia Ferroviaria, Málaga, septiembre de 2006).

estructuraban.⁷⁰ Por tanto, en lugar de integrar en términos sociales, las estaciones y el ferrocarril acrecentaron ciertas regiones en función de su capital político o económico.

En el mapa adjunto (figura 6), la estación “Café Madrid” aparece identificada de color rojo, ubicada al nororiente de Bucaramanga, cerca del actual barrio Café Madrid, que heredó su nombre de la antigua estación. La estación, situada en un nodo intermedio entre el centro urbano y las zonas rurales, simboliza este desequilibrio: aunque estratégica para la exportación de materias primas, su potencial se vio limitado por la cancelación del proyecto en 1951. Según Salomón Kalmanovitz, este fracaso no fue aislado: respondió a la falta de financiamiento sostenible y a la dependencia de modelos centralistas que privilegiaban regiones con mayor influencia política. Así, la estación “Café Madrid” no es solo un punto geográfico, sino un vestigio de las tensiones entre ambición técnica y realidad fiscal en la Colombia del siglo XX.

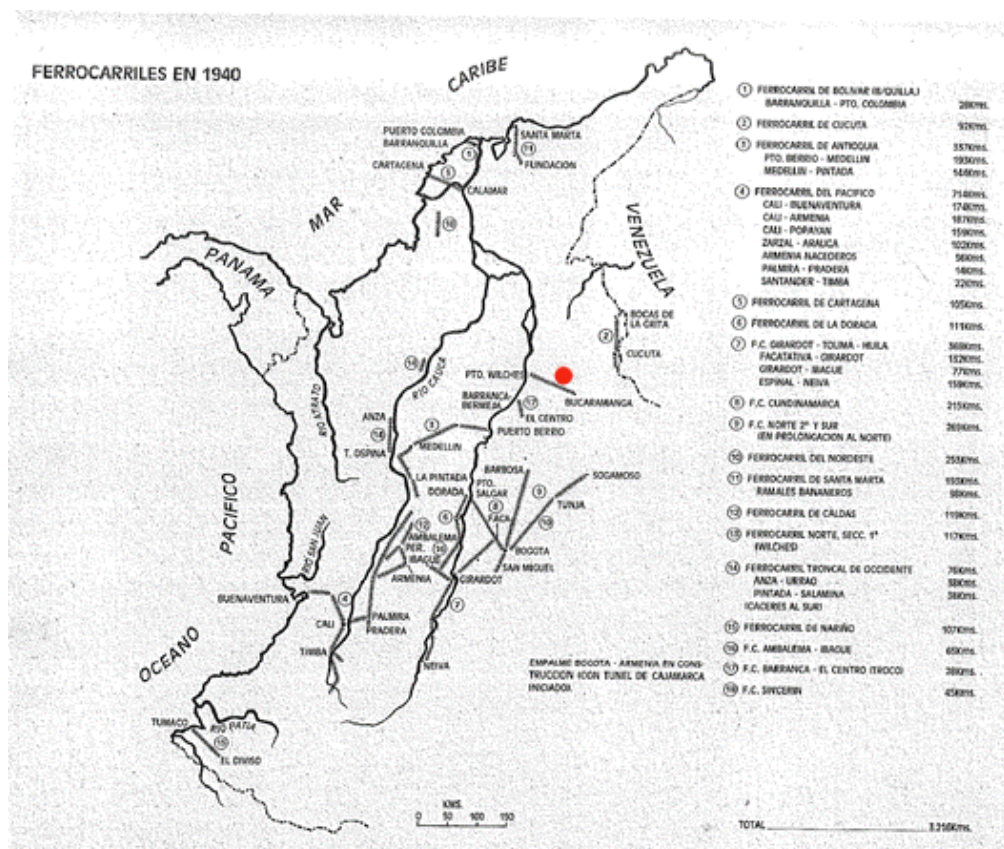


Figura 6. Ubicación estación “Café Madrid” en Santander, 1940.

Fuente: Arias de Greiff, Gustavo. *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1986.

⁷⁰ Ejemplo de lo anterior se dio en la estación ferroviaria de Picalaña, Ibagué. Al igual que en el “Café Madrid”, con el tiempo la estación de Picalaña pasó por la deficiencia en políticas de planificación y gestión urbana debido a la relación entre centro-periferia. Véase: Bustos Velasco, Lizeth, y Andrés Ernesto Franciel Delgado. “Expansión urbana, ferrocarril y segregación social en Picalaña. Ibagué, Colombia”. *Historia Regional* 51 (2023): 1-16. <https://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/873>.

Las estaciones ferroviarias y sus estructuras adyacentes (bodegas, puentes, etc.) integraron el transporte terrestre y fluvial, además de manera significativa, a consolidar el desarrollo de los países que se embarcaron en su construcción de manera decidida.⁷¹ La historiografía ha construido propuestas interesantes sobre el ferrocarril—desde el ámbito económico hasta el urbano y social—, especialmente desde aquellos países que vieron en este transporte una rápida acogida y vinculación con sus economías nacionales.⁷² Álvarez señala que la relación entre ferrocarril y ciudad no puede entenderse sin atender a su entorno, es decir, el territorio.⁷³ Y, justamente, el registro planimétrico (ilustración 1) muestra esta interacción con el medio ambiente pues este fue alterado y acomodado en función de la estación “Café Madrid”.

La consolidación de la ECM, presenta la interrelación entre la infraestructura, el espacio físico y la sociedad. Bajo una mirada social, la estación impuso nuevas dinámicas laborales y económicas que reconfiguraron las estructuras existentes que estaban enfocadas en la auto subsistencia y el cultivo. En este sentido, la mano de obra disponible en la zona donde se construyó el ‘Café Madrid’, se integraría al sistema asalariado promovido por el ferrocarril y sus labores asociadas. Esto cambió las condiciones materiales de vida e influyó igualmente en la formación de una nueva identidad comunitaria basada en relación con la ECM. En este sentido, mientras que Bucaramanga avanzó hacia una urbanización y modernización más compleja, la periferia quedó marcada por una función predominantemente industrial y de servicios.

Luego de inaugurada la mencionada estación, desde el Concejo municipal de Bucaramanga y la Asamblea de Santander, se adelantaron una serie de recepciones, respuestas y debates, los cuales reflejaron una postura local frente a un proyecto nacional del cual la ciudad de Bucaramanga no tenía ni tuvo administración. Aun así, la entidad de administración local logró acoplarse y vincular la estación “Café Madrid” hacia su plano urbano y poder verse beneficiada económicamente de su llegada. El siguiente capítulo aborda las recepciones generadas desde el Concejo de Bucaramanga ante los efectos

⁷¹ Ferrocarriles Nacionales de Colombia, “Breve historia del ferrocarril colombiano y universal”, *Historia del ferrocarril*, accedido 19 de octubre de 2024, párr., 7., <https://www.fenoco.com.co/index.php/quienes-somos/historia-de-ferrocarril>.

⁷² Véase: Miño Grijalva, Wilson. *Ferrocarril y modernización en Quito: un cambio dramático entre 1905 y 1922*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, 2018., Cepeda Astudillo, Franklin. *Riobamba y el ferrocarril. Nuevas dinámicas de intercambio regional en el primer cuarto del siglo XX*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, 2006.

⁷³ Álvarez- Palau, Eduard. “Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo”. En *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* XXI, n° 1 (2016): 1-38. doi: <https://doi.org/10.1344/b3w.0.2016.26358>.

urbanos, industriales y administrativos derivados de la estación en el espacio rural donde se consolidó. Además, expone de manera clara algunos actores de orden local que tuvieron interés en promover el uso de la estación junto con la evidente línea férrea.

Capítulo segundo

Debates, recepciones y respuestas del concejo de Bucaramanga frente a la estación ferroviaria “Café Madrid”: industria y expansión urbana (1941-1954)

En Colombia, durante gran parte del siglo XX, aunque hubo transformaciones constitucionales, en esencia, “la estructura territorial del Estado no puede calificarse como un tema de importancia para las mencionadas reformas y mucho menos la autonomía de los entes territoriales”.⁷⁴ Es decir, a nivel administrativo, organizativo y territorial permaneció vigente lo planteado por la Constitución Política de 1886.⁷⁵ Al respecto, a nivel departamental y municipal, es decir, Santander y Bucaramanga como su capital, la organización de las asambleas y los concejos se constituía de la siguiente manera. Por ejemplo, tras las elecciones de Representantes a la Cámara y de Diputados de las Asambleas Departamentales llevadas a cabo el 16 de marzo de 1941, en Santander, el órgano quedó compuesto por 10 liberales, 3 liberales disidentes y 5 conservadores.⁷⁶

De igual manera, las funciones de las Asambleas departamentales eran las de “dirigir y fomentar, por medio de ordenanzas y con los recursos propios del Departamento, la instrucción primaria y la beneficencia, las industrias establecidas y la introducción de otras nuevas [...]”.⁷⁷ Por su parte, el artículo 198 señalaba que “en cada distrito municipal habrá una corporación popular que se designará con el nombre de Consejo municipal”.⁷⁸ Fue este órgano local, quien a pesar de no administrar la estación ferroviaria “Café Madrid”, estableció una serie de comunicaciones y respuestas sobre la misma. Además, el artículo 144 de la Ley 4 de 1913 señalaba que “las obras o establecimientos públicos de la nación o del departamento se consideran de interés general para sus respectivos habitantes”.⁷⁹ Es decir, para los bumanguenses.

⁷⁴ Paula Robledo Silva, *La autonomía municipal en Colombia* (Bogotá: Universidad del Externado, 2010), 206.

⁷⁵ Sin embargo, sobre la organización de las Asambleas Departamentales y los Concejos municipales, es válido señalar la Ley 4 de 1913 pues allí se formularon nuevas disposiciones sobre el régimen político y municipal. Véase: República de Colombia, *Ley 4 de 1913*. Bogotá: Diario Oficial, 1912.

⁷⁶ Joaquín Humberto Fontecha Fontecha, *Santander: Política, elecciones y fraudes, 1930-1946* (Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2005), 146.

⁷⁷ Colombia, *Constitución Política de Colombia de 1886* (Bogotá: Imprenta de Echevarría Hermanos, 1886), 39.

⁷⁸ *Ibíd.*, 42.

⁷⁹ República de Colombia, *Ley 4 de 1913* (Bogotá, Diario oficial, 1912), 16.

Lo anterior cobra especial atención porque será un aspecto crucial a lo largo de los años previos y posteriores a la construcción de la infraestructura. Si bien el Concejo municipal no tenía potestad sobre la ECM, esto no impidió que se pronunciara sobre la misma o sobre el espacio donde se construyó como se verá más adelante con mayor detalle. Como ciudad capital del departamento de Santander y en vista de ser un proyecto que se esperaba desde el siglo XIX, el Concejo de Bucaramanga dictaminó una serie de actas y acuerdos que, por un lado, iban encaminadas tomar una postura sobre la estación pero que también iban en concordancia por lo estipulado desde el Gobierno nacional. Con el abandono del proyecto por parte del Concejo de los ferrocarriles, fue Bucaramanga quien optó por estimular su funcionamiento según los intereses de la élite local.

Sobre la organización, composición y funcionamiento de los concejos municipales la misma Ley 4 dictaba de manera clara su reglamentación. Por ejemplo, el número de integrantes del Concejo estaba dado por la cantidad de habitantes. De este modo, para Bucaramanga, había un total de 15 concejales.⁸⁰ El Concejo municipal de Bucaramanga se componía de un presidente, un vicepresidente y un secretario. En adición, dentro de sus atribuciones más importantes estaban “conceder privilegios para obras de interés públicos del municipio; pero las concesiones no serán válidas sin que las apruebe el gobernador [...]”.⁸¹ Como se verá más adelante, fue importante también la presentación de acuerdos. Al respecto, estos debían sufrir dos debates en distintos días y para su aprobación requería de la asistencia de la mayor parte de los concejales.⁸²

Tras la segunda república conservadora en 1946 después de 15 años de gobiernos liberales, las élites de esta facción (políticas y económicas) de Bucaramanga vieron truncados sus planes de acción o, al menos, sufrieron un revés importante.⁸³ En la estación “Café Madrid” se evidencian debates y argumentos tanto en contra como a favor de esta infraestructura no solo para Bucaramanga, sino especialmente para Santander. La nueva realidad política de Colombia tras un período determinado por el fomento a la industria y

⁸⁰ La Ley 4 de 1913 expresaba que los municipios que tengan menos de tres mil habitantes el Concejo se compondrán de cinco miembros; en los que tengan de tres a cinco mil, de siete; en los que tengan de cinco a diez mil, de nueve; en los de diez a veinte mil, de once; en los de veinte a cincuenta mil, de quince; en los de cincuenta a cien mil, de diez y siete, y en los demás de cien mil, de veinticinco. Además, según el *Censo de población de 1938* y el de 1951, sustenta este número de concejales durante la construcción de la estación y el posterior aumento en el número de concejales de manera consecuente a la población de Bucaramanga durante estos años.

⁸¹ República de Colombia, *Ley 4 de 1913*, 18.

⁸² *Ibíd.*, 19.

⁸³ Salomón Kalmanovitz, y Enrique López, “La agricultura en Colombia entre 1950 y 2000”, *Revista del Banco de la República* 76, (2003): 11 – 68, <https://publicaciones.banrepcultural.org/index.php/banrep/article/view/10178/10576>. 12.

las vías de comunicación, tuvo repercusiones en toda la Nación. Estos cambios se expresaron en un proteccionismo por parte del Estado donde “el control de cambios fue otra herramienta fundamental que sirvió para imponerle, a todas las empresas, [...] que hicieran sus compras de materias primas a proveedores nacionales”.⁸⁴

Fueron este conjunto de actores (el Concejo de Bucaramanga, la Asamblea de Santander y el Gobierno central, por medio del Consejo de los Ferrocarriles Nacionales), quienes hicieron parte de la dinámica de poder suscitada entre el centro y la periferia. Las decisiones tomadas desde Bogotá fueron más allá de la participación e injerencia real que tenía Bucaramanga sobre la ECM. Esto significó el desconocimiento de una realidad particular local; sin embargo, ante la expectativa de un proyecto que se esperaba años atrás, en un primer momento el Concejo de Bucaramanga se mostró agradecido como se verá a continuación. Así mismo, para la Asamblea departamental la materialización de este proyecto significó también un esperado desarrollo gracias al contar con vías férreas para impulsar el crecimiento económico de Santander.

La discusión estaba sobre la mesa. Aunque sería el Consejo de los Ferrocarriles, es decir, el Gobierno central, quien se encargaría de la ECM en este caso, las entidades de administración de la región vieron con buenos ojos su puesta en marcha. Con el tiempo, la construcción de carreteras y nacientes aeropuertos, relegó el Ferrocarril Central del Norte y sus estaciones a un tercer plano. Las respuestas no se hicieron esperar. Descontentos y tensiones fueron un común denominador tras el fracaso de un proyecto que se esperaba para la región Andina —y en especial en Santander—. Lo anterior, generó formas de apropiación espacial y acomodo según los nuevos intereses de las élites regionales que vieron en esta infraestructura una oportunidad para conectar algunos municipios del departamento y fomentar la industria local con ayuda del ferrocarril.

⁸⁴ *Ibíd.*

1. Configuración y apropiación espacial: la respuesta del Concejo de Bucaramanga en torno al “Café Madrid”

La periferización se refiere a la incorporación efectiva de un territorio y sus unidades de producción a un mercado exterior.⁸⁵ La llegada de la estación “Café Madrid”, respondió a los intentos del proyecto nacional por vincular e integrar territorialmente la economía colombiana con el comercio mundial a través del Ferrocarril Central del Norte. Como enlace de conexión, la estación simbolizó la expansión de redes económicas externas dentro de una economía interna con dinámicas particulares que fueron modificadas por intereses nacionales.⁸⁶ Su consolidación puede analizarse como un proceso de periferización y centralización, donde las elites locales perdieron densidad frente a redes externas más de mayor alcance. Esto transformó la estructura económica de la región y redefinió su relación con el mercado global al priorizar intereses nacionales.

Este fenómeno se ilustra mejor de la siguiente manera. Por un lado, se tenía un centro, tanto administrativo como físico (Bogotá), pues allí se ubicaba el Consejo de los Ferrocarriles. Esta entidad, como se mencionó, se encargaba de dictar las disposiciones frente al Ferrocarril Central del Norte, y sus estaciones; es decir, la ECM. Por otro, se encuentra la periferia o la ciudad de Bucaramanga. Bogotá buscaba llegar a esta ciudad para conectar su salida al mar a través del río Magdalena. La expectativa era crear un enlace de conexión a través de estaciones ferroviarias desde el centro del país que terminó por verse truncado. Aun así, tras el abandono del proyecto por parte de la Nación, Bucaramanga funcionó como el centro del proyecto pues incorporó el río y las líneas férreas existentes, para estimular una conexión de índole regional con el puerto fluvial.

Aunque el Ferrocarril Central del Norte se vendió como un elemento para conectar Bogotá con el río Magdalena al pasar por Bucaramanga y posteriormente a Puerto Wilches, la realidad es que la estación ferroviaria “Café Madrid” terminó con un mayor impacto a nivel regional por encima de uno nacional.⁸⁷ Además, si a esto le sumamos la

⁸⁵ Véase: Arrighi, Giovanny. “Peripheralization of Southern Africa, I: Changes in Production Processes”. *Review III*, 2 (1979): 161-191. <https://www.jstor.org/stable/40240834>.

⁸⁶ La lucha agraria llevada a cabo en algunos municipios de Santander y, la consecuente transición entre una sociedad rural hacia un modo de vida industrial cobra mayor importancia en regiones cercanas a la estación “Café Madrid”. Por ejemplo, Puerto Wilches, La Gómez y Rionegro. Véase: Martín Peré, Elisa. “La hacienda “El Playón” y su liga campesina. Tensiones y conflictos por la tierra en Santander”. En *Universitas* 70 (2021): 1-17. <https://orcid.org/0000-0002-1854-8301>.

⁸⁷ Francisco Montaña, *Contrato y estudio sobre el Ferrocarril*, 32. A esto debe añadirse lo que previamente se dijo en el capítulo anterior y es que, la vía férrea que se esperaba construir para conectar

imposibilidad por concluir la sección segunda del Ferrocarril Central del Norte, queda en evidencia el desinterés que tuvo el Gobierno nacional conservador frente a este proyecto y su desplazamiento hacia la construcción de carreteras. Por ejemplo, Santander funcionaba como un sector autónomo: ferias como las de San Gil y Socorro articulaban el intercambio de tejidos, tabaco y panela, mientras pequeñas haciendas diversificadas aseguraban el sustento local.⁸⁸

Con el tiempo, el declive de esta línea férrea —y consigo la estación “Café Madrid” — fue resultado de un conjunto de factores técnicos, económicos, topográficos, contractuales y políticos. Por un lado, las limitaciones geográficas de Santander (como las abruptas vertientes de la Cordillera oriental) encarecían la construcción de vías férreas frente a carreteras más flexibles financieramente, aunque estas últimas también contaran con inconvenientes para su desarrollo.⁸⁹ Las condiciones de posibilidad para llevar a cabo este proyecto y para asegurar su funcionamiento en Santander se agudizó. La estandarización y la rentabilidad técnica junto con la baja densidad de carga en comparación de otras regiones y las condiciones políticas al priorizar las carreteras, terminaron por colapsar el proyecto férreo en la región.⁹⁰

Desde la Asamblea, se debatió acerca de la necesidad para el departamento, la promoción y establecimiento tanto de escuelas agrícolas como también de industrias. El proyecto que fomentó la construcción de la fábrica de cemento Portland Diamante S.A señalaba que es de utilidad pública “el estudio, promoción, prospección, establecimiento, ejercicio, desarrollo, fomento y defensa de industrias nuevas en el Departamento”.⁹¹ Así mismo, el artículo quinto exponía que “el ejercicio de todas aquellas actividades que dentro de la ley y las capacidades del Departamento tiendan a fomentar el establecimiento y desarrollo de nuevas industrias o la capacidad de producción de las existentes”.⁹² Un

Bucaramanga con Bogotá no fue finalizada, por tanto, la estación “Café Madrid” quedó únicamente conectada a Puerto Wilches (sobre el río Magdalena en Santander) pero no su integración con otras vías férreas nacionales.

⁸⁸ Ministerio de Obras Públicas, *Decreto n° 1598 de 1943*, Diario oficial, 14 de agosto.

⁸⁹ Véase: Armesto Gómez, Alejandra, y Sandra Marcela Díaz Rojas. “Desarrollo de las vías de comunicación en Colombia: el problema de la construcción de carreteras de 1945 a 1970”. En *Revista de Estudiantes de Economía* n°2 (2018): 34-47. <http://revistafche.medellin.unal.edu.co/ojs/index.php/intercambio/article/view/209>, y Sanín, José. *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia 1492-2007*. Bogotá: Ministerio de Transporte, 2008.

⁹⁰ A esto se deben añadir los efectos negativos de la Segunda Guerra Mundial, ya que después de 1943 los ferrocarriles muestran pérdidas significativas. Véase: Roca Meisel, Adolfo, María Teresa Ramírez, y Juliana Jaramillo. “Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el período 1920-1950”. En *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial* n°34 (2014): 1-51. https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/chee_34.pdf.

⁹¹ Anales de la Asamblea de Santander, *Proyecto de ordenanza N°...de 1941*, 20 de abril de 1941.

⁹² *Ibíd.*

año antes, en 1940, el Ministerio de Economía llevaba a cabo las disposiciones necesarias para asegurar el avance de esta industria en Bucaramanga.

En relación con lo anterior, el asentamiento de otras infraestructuras económicas cerca de la estación ferroviaria fue un aspecto crucial para su relevancia desde el Concejo municipal. La consolidación de la estación no atrajo solamente a trabajadores, sino también a empresas interesadas en el uso de este sistema de transporte. No obstante, se debe señalar que la industria que procede en el siguiente apartado, aparece de manera más temprana en la zona. Lo anterior es lógico pues si al ubicarse en primer lugar las empresas y, a su vez, los trabajadores con sus familias, con el tiempo puede surgir una necesidad social y educativa para con ellos por parte de la administración local. A su vez, este fenómeno también tocó la Asamblea Departamental. Esto se demuestra por medio de la Ordenanza 33 de 1941.

Esta ponencia fue presentada por el director de Educación Pública del departamento de Santander, Mario Galán Gómez, y por los diputados José Domingo Reyes, Roberto Gómez y José Manuel Rojas Rueda. La comisión de la Asamblea encargada para su evaluación aclaró que “momentos en que el país necesita una orientación agraria e industrial [...] aparece más importante la conveniencia de este proyecto que va a favorecer el 77% de nuestro pueblo [...]”.⁹³ Esta afirmación pone de manifiesto el contexto sociopolítico, en el que el desarrollo económico regional se concebía en estrecha relación con la expansión de la educación técnica, industrial y agraria. La participación de esta comisión para este proyecto de ordenanza, refleja un consenso oficial en torno a la necesidad de responder a las nuevas dinámicas de la Nación.

El Artículo 1° señalaba que se creará “en el Departamento las escuelas complementarias rurales, las cuales quedarán ubicadas y se organizarán de acuerdo con la reglamentación que señala la presente ordenanza”.⁹⁴ Así mismo, era necesario “enseñarles labores de utilidad en la vida del trabajador campesino (herrería, carpintería, hojalatería, curtiduría, jabonería, confección de vestidos)”.⁹⁵ La misma señalaba que debía hacerse la “fundación de una escuela complementaria con orientación minera en el norte de Bucaramanga”.⁹⁶ Estas medidas buscaban consolidar una integración territorial mediante el acceso a la educación. Esto se realizó por medio de la educación y la

⁹³ Anales de la Asamblea de Santander, *Informe*, Registro oficial 224,

⁹⁴ Gaceta de Santander, *Ordenanza 33 de 1941*, Registro oficial 201, 4 de junio de 1941.

⁹⁵ *Ibíd.*

⁹⁶ *Ibíd.*

asignación de materias relacionadas con la agricultura y el manejo de los recursos materiales para que puedan tener “mayores comodidades en su hogar, vestir y comer”.⁹⁷

Un año antes, en 1940, posterior a la creación del Instituto de Fomento Industrial (IFI) el Estado colombiano se convirtió en un inversionista industrial de las ramas básicas y complementarias de la industria que los inversionistas no consideraban atractivas para la época.⁹⁸ Con la llegada de la ECM, se establecieron en la región dos empresas industriales de importancia. *Vanguardia Liberal* el día 2 de enero de 1943 titulaba en su encabezado que “se inició la construcción de la fábrica de cemento de Bucaramanga”.⁹⁹ Tan solo dos años después de la construcción de la estación, una industria se estableció a un costado de esta; así, un año después, el 8 de junio de 1944 ya se publicaba que la misma sería inaugurada.¹⁰⁰ Además, al coincidir con las directrices promovidas desde Bogotá, en 1948 se inauguró en cercanías de la estación, la cervecería de Bucaramanga.¹⁰¹

La transformación de los espacios urbanos en función del factor económico es quizás uno de los fenómenos más notorios en la expansión de las ciudades, aunque no sea exclusivo. La construcción de vías carretables son un imperativo para que el comercio y las sociedades puedan desarrollarse, al menos desde el punto de vista físico y económico.¹⁰² En este orden de ideas, desde el Concejo Municipal de Bucaramanga, se promovieron algunas conversaciones a nivel político y administrativo, con el fin de conectar la estación “Café Madrid” con la zona destinada al degüello de bovinos ubicada en el plano urbano de Bucaramanga. Este proyecto no sólo buscaba mejorar la eficiencia del transporte bovino proveniente de otros municipios, sino también capitalizar económicamente de la estación ferroviaria.

Un grupo de poder económico local que tuvo relación —e interés— por dar impulso a la construida ECM, tras el abandono del proyecto por parte del Gobierno central, fue el Fondo Ganadero de Santander. Junto con las ordenanzas departamentales para fomentar el desarrollo agrícola, el Concejo de Bucaramanga observó con atención el

⁹⁷ *Ibíd.*

⁹⁸ Leslie Bethell, editor, *Historia de América Latina. Los países andinos desde 1930* (Barcelona: Crítica, 2002), 190.

⁹⁹ *Vanguardia Liberal*, “Se inició la construcción de la fábrica de cemento de B/manga”, *Vanguardia Liberal*, 2 de enero de 1943: 1.

¹⁰⁰ *Vanguardia Liberal*, “El sábado será inaugurada la fábrica de cementos”, *Vanguardia Liberal*, 8 de junio de 1944: 8.

¹⁰¹ Bavaria, “Cervecería Bucaramanga”, *Bavaria Colombia*, accedido 10 de marzo de 2025, párr. 1, <https://www.bavaria.co/acerca-de-nosotros/cerveceria-bavaria-bucaramanga>.

¹⁰² Véase: Mejía Pavony, Germán. “Los itinerarios de la transformación urbana Bogotá, 1820-1910”. En *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 24 (1997). <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/30344>.

potencial y beneficio que tendría para el mencionado Fondo Ganadero, conectar a la ciudad de Bucaramanga con la estación ferroviaria de manera estrictamente para el ganado. El espacio donde era ubicado el ganado en pie en Bucaramanga para su posterior degüello o compra, inició su construcción el 14 de junio de 1943 y finalizó el 6 de junio de 1945.¹⁰³ El mismo fue denominado como Plaza de Ferias y mostró la voluntad por consolidar escenarios funcionales y conectados con la naciente ECM.

Por medio del Acuerdo n° 36 de 1948, se puede observar también que el Concejo de Bucaramanga destinó fondos para la construcción de algunas vías carretables. del Acuerdo n° 36 de 1948. En el numeral 45 del mencionado acuerdo, el Concejo de Bucaramanga aprobó la disposición de 3.000 pesos para la “construcción del camino para conducción de ganado de la Estación del Ferrocarril a la Plaza de Ferias”.¹⁰⁴ Dos aspectos son interesantes de esta referencia. Primero, el futuro nombre que adquiere la estación ferroviaria, antes llamada “Estación Bucaramanga”. Segundo, la zona conocida como Plaza de Ferias, era el espacio en donde se ubicaban los mataderos de Bucaramanga. En este sentido, desde la administración local se buscó la forma de integrar la estación ferroviaria —como un enlace— y la plaza de ferias para facilitar el comercio y transporte.

La razón de esto, fueron las participaciones y comercio que existía previamente a la construcción de la estación. Por ejemplo, entre 1930 y 1950, en Bucaramanga se vivió un período de expansión de la ganadería que se asentó con la constitución del Fondo Ganadero de Santander para 1945.¹⁰⁵ De este fondo, destacan los nombres de Apolinar Pineda y Emilio Suárez Tristancho, cada uno propietario de 100 acciones.¹⁰⁶ Apolinar Pineda se convirtió en un gran hacendado, propietario de bienes inmuebles y, sobre todo, un actor clave para apoyar la estación “Café Madrid”. Por ejemplo, la estación “el Conchal del ferrocarril a Puerto Wilches, hacienda que fue de don Apolinar, se junta con otras haciendas famosas de ese recorrido: Cañaveral, de don David Puyana [...] Galápagos, Palmeros y Trigueros”.¹⁰⁷

Así mismo, su importancia para el comercio y necesidad de consolidar la ECM consistió en consolidar un entramado para el cruce y venta de ganado que pronto abasteció las plazas y pabellones de carne en Bucaramanga. El proceso comenzaba río abajo del

¹⁰³ Armando Martínez Garnica, *Historia Básica de Bucaramanga*, 261.

¹⁰⁴ Archivo Histórico del Concejo Municipal de Bucaramanga, *Acuerdo n° 36 de 1948*, Registro oficial 6, 1948.

¹⁰⁵ Armando Martínez Garnica, *Historia básica de Bucaramanga...*, 336.

¹⁰⁶ *Ibíd.*

¹⁰⁷ *Ibíd.*, 341.

Magdalena, en el municipio de Zambrano, donde se realizaban los cruces genéticos. Posteriormente, los compradores debían “[...] embarcarlos allí y llevarlos por el río Magdalena arriba hasta Puerto Wilches, donde se ubican los vagones del ferrocarril que los llevaban hasta las estaciones de las haciendas que se iban la de Bocas y finalmente al Café Madrid”.¹⁰⁸ Esto representó una oportunidad para el Concejo municipal para extender el plano urbano de la ciudad, pero también como una acción para vincular a la estación con un circuito comercial que había comenzado hace algunos años atrás.

Por ejemplo, gracias a la cercanía de Francisco Penagos Mantilla, junto con su trayectoria política al ser elegido concejal de Bucaramanga y Girón, “le permitió estudiar con cuidado el tema de los presupuestos municipales y el proyecto de la zona industrial de Girón”.¹⁰⁹ Su participación en el fomento articulación económica con la estación “Café Madrid” se dio también con la consolidación de la empresa Forjas de Colombia, cercana a esta estación. En este espacio rural de Bucaramanga, se integró una vía férrea de 1,5 kilómetros de extensión al servicio de la fábrica de cemento Diamante Portland y, hacia el costado suroccidental al servicio de Forjas, se extendió otro acceso de 3 kilómetros. Esto convirtió a la estación “Café Madrid” en un centro de operaciones, pero también como un punto de encuentro de actores políticos e industriales.

Si bien las fuentes ilustran los avances físicos y la eclosión industrial acaecida en el sector rural donde se consolidó la estación habría que preguntarse si esta, también promovió el progreso en términos sociales y culturales o sólo modificó las estructuras económicas del sector. La construcción de escuelas técnicas rurales impulsadas desde el gobierno nacional señala un proceso de estímulos educativos, pero, también expone lógicas de adoctrinamiento y encasillamiento de la población. Por ejemplo, que las materias y programas se hayan enfocado en la industria, la agricultura y la minería, supone que la misma población en el futuro sería la encargada de dar mantenimiento a la estación “Café Madrid”. Además, se configura como un proyecto de impulso a la economía desde varios sectores el cual fue objetivo con el Ferrocarril Central del Norte.

Estos proyectos de educación técnica, más allá de estar enfocados en una formación integral, parecía estar diseñado para integrar a la población rural en el proyecto económico nacional. El Estado moldeaba no solo la economía regional, sino también el futuro y las formas sociales de sus habitantes. Es preciso mencionar la injerencia indirecta de la Segunda Guerra Mundial. Durante este período, las cadenas de suministro y la oferta

¹⁰⁸ *Ibíd.*

¹⁰⁹ *Ibíd.*, 352.

de materias primas e industriales se vieron reducidas. Así, al promover desde el gobierno nacional programas de corte industrial y entidades como el IFI, se buscaba establecer una lógica industrial en sectores rurales donde sus formas y modos de vida se vieron modificados. Por tanto, el papel de la Segunda Guerra Mundial llevó al gobierno a impulsar la industrialización en áreas que antes dependían de la agricultura y la minería.

Durante la primera y segunda década del siglo XX, Bucaramanga vivió un crecimiento económico y urbano considerable. Bajo las políticas proteccionistas adelantadas desde 1930, las actividades económicas aseguradas fueron “lo concerniente al cultivo del fique, la actividad ganadera y los servicios públicos”.¹¹⁰ En este sentido, es relevante que por medio de la Ordenanza 53 de agosto 1 de 1940, la Asamblea de Santander, fomentó la industria ganadera al abrir un Caja de Crédito Ganadero. Esto representó un claro impulso a la economía regional que a su vez se vincularía con el movimiento en la futura estación “Café Madrid”. Como se mencionó, el Concejo de Bucaramanga consideró necesario invertir y adelantar los trabajos necesarios para llevar a cabo una vía de comunicación desde esta estación hacia el matadero municipal.

La estación no solo reflejó los esfuerzos de las elites nacionales por impulsar e integrar la economía mediante esta infraestructura ferroviaria, sino también los intentos locales por integrar esta zona con Bucaramanga por medio de carreteras. Por medio de la Ley 165 de 1941 se buscó fortalecer el vínculo entre educación y economía, reflejado en el entorno de la ECM. Este proyecto abarcó dos dimensiones: por un lado, el desarrollo económico y, por otro lado, la modernización técnica que incluía la formación de capital humano especializado para mejorar la competitividad regional. Por medio del artículo 4 de esta ley, “el Gobierno procederá, por conducto del Ministerio de Educación Nacional, a establecer Escuelas Vocacionales de Agricultura o Industrias, directamente o por acuerdo con los Departamentos o Municipios”.¹¹¹

De igual manera, la Ley 165 dictaminaba “la preparación esencialmente práctica, adaptada a las necesidades de cada región, de jóvenes egresados de la escuela primaria en labores agrícolas o industriales”.¹¹² Esta visión de integración nacional y fomento a la economía regional por medio de la agricultura se reforzaba cinco años más tarde con la promulgación de otro estatuto. El Congreso de la República con la Ley 102 de 1946, indicaba que el servicio de producción agrícola “tenderá a popularizar entre los

¹¹⁰ Maribel Avellanada Nieves, *Empresas y empresarios en Bucaramanga*, 40.

¹¹¹ República de Colombia, *Ley 164 de 1941*, Diario Oficial, 24 de diciembre de 1941. 214.

¹¹² Ibid.

campesinos [...] las enseñanzas prácticas de la agronomía relativas a la preparación de la tierra para los cultivos, al empleo adecuado y económico de los abonos”.¹¹³ La visión de estas leyes representa una perspectiva de la élite política y económica nacional que buscaba integrar las economías regionales bajo un mismo proyecto de orden nacional.

Estas leyes destacaban dos aspectos cruciales en la creación de un colegio en cercanías de la estación “Café Madrid”. En primer lugar, la preparación “esencialmente práctica de cada región, de jóvenes egresados de la escuela primaria en labores agrícolas o industriales”.¹¹⁴ En segundo lugar, se hacía énfasis en “el contacto sistemático entre los institutos oficiales encargados del mejoramiento de la vida rural y de la producción económica y los trabajadores campesinos de la región [...]”.¹¹⁵ Sin embargo, es válido cuestionar también hasta qué punto estas políticas lograron un impacto real en las comunidades rurales y obreras cercanas la estación “Café Madrid”. Este enfoque reflejaba la intención de las élites políticas nacionales de integrar las economías regionales en un proyecto de modernización en diálogo con la realidad local.

Por ejemplo, la ponencia presentada y aprobada en primer debate el 19 de mayo de 1941, ante la Asamblea de Santander por el diputado Horacio Rodríguez Plata, se enmarcaba dentro de las políticas y objetivos nacionales de educación campesina. Su proyecto de ordenanza puesto en diálogo durante el mismo mes de 1941 se consideraba justa porque “el gobierno nacional desea adelantar una gran campaña que redunde en beneficio de nuestra economía y para ello ha considerado necesario [...] una conciencia agrícola”.¹¹⁶ A su vez, Rodríguez Plata señalaba que “casi todas las Asambleas de la República actualmente reunidas han considerado un proyecto semejante al que tengo el honor de proponeros [...]”.¹¹⁷ Es decir, esta iniciativa de educación agrícola, técnica e industrial, correspondió a una propuesta de índole nacional para con los departamentos.

Tras su evaluación en la Comisión, se expuso que “este proyecto viene a cumplir uno de los meritorios deberes que están a nuestro cargo [...] momentos en que el Gobierno Departamental, así como el Nacional su más alta mira tiende a la industrialización del país”.¹¹⁸ En este sentido, la creación de un centro escolar en las inmediaciones de la estación debe leerse no solo como un intento de extender los beneficios del desarrollo

¹¹³ República de Colombia, *Ley 102 de 1946*, Diario oficial, 30 de diciembre de 1946. 312.

¹¹⁴ República de Colombia, *Ley 164 de 1941*, 214.

¹¹⁵ *Ibíd.*

¹¹⁶ Anales de la Asamblea de Santander, *Proyecto de ordenanza N°....de 1941*, mayo de 1941.

¹¹⁷ *Ibíd.*

¹¹⁸ *Ibíd.*

hacia las periferias rurales, sino también como una estrategia de legitimación de las políticas estatales en una zona donde la presencia del ferrocarril —y el impacto social de la estación— generaba nuevas demandas educativas, laborales y de integración territorial. Por tanto, la escuela en cercanías de la ECM funcionó como parte de un proyecto nacional pero también como respuesta a una necesidad local concreta.

En términos urbanos, para 1945, el Concejo de Bucaramanga expidió el Acuerdo N°. 12, que delimitó y reglamentó nuevas zonas con usos diferenciados dentro y fuera de la ciudad. Por ejemplo, este acuerdo determinaba la existencia de cinco zonas en la ciudad: comercial, residencial, industrial, mixta y sub-urbana.¹¹⁹ Años antes, el Ministerio de Economía Nacional, por medio de la Resolución N° 78 del 12 de diciembre de 1940, otorgaba permiso a la “Compañía de Cementos Portland Diamante, S.A, para que derive el río “Suratá”, en jurisdicción de Bucaramanga”.¹²⁰ Esto deja en evidencia la articulación entre las políticas estatales y el crecimiento de la infraestructura industrial en la región. En este orden de ideas, el espacio urbano implicó una construcción modelada con antelación e intereses que configuran y acomodan nuevos espacios.

Efectivamente, la ECM articuló e impulsó el movimiento del espacio donde se asentó y, desde el Concejo Municipal de Bucaramanga y la Asamblea de Santander, se configuraron respuestas institucionales. Además, la ECM también se convirtió en un elemento susceptible a fenómenos como la delincuencia. Por lo anterior, el gobernador de Santander, Pedro Nel Rueda Uribe, expidió el Decreto N° 00625 del 14 de mayo de 1952. Por medio del primer literal, se argumentó que es “necesaria la creación de una Inspección Departamental de Policía en el sitio denominado “LA ESTACIÓN MADRID”.¹²¹ Resulta interesante que la inspección de policía se construyó al menos 12 años después de inaugurada la estación. Esto podría deberse a dos aspectos: la lenta respuesta institucional y/o la subestimación de la importancia de este nodo comercial.

Por su parte, el literal c) del mismo decreto, señalaba que “por funcionar en la región varias importantes industrias, el núcleo de población allí establecido es bastante nutrido, además de la enorme concurrencia al lugar de pasajeros que se movilizan por el ferrocarril”.¹²² Por tanto, fue pertinente establecer allí “autoridades con jurisdicción para investigar los delitos que allí se cometan y laborar por la buena marcha y progreso de esa

¹¹⁹ Archivo Histórico del Concejo Municipal de Bucaramanga, *Acuerdo n° 46 de 1945*, Registro oficial 161, 1945.

¹²⁰ Gaceta de Santander, *Resolución 78 de 1940*, Registro oficial 28 de diciembre, 1941.

¹²¹ Gaceta de Santander, *Decreto N° 00625*, 14 de mayo de 1952.

¹²² *Ibíd.*

importante región del departamento’’.¹²³ El documento fue refrendado por los secretarios de Gobierno (Roque Julio Ortiz), Hacienda (Julio Martínez Vargas) y Fomento (Horacio Camacho Arango), así como del Director de Educación Pública, Luis Fernando Sanmiguel. La participación de este último puede interpretarse como un reconocimiento institucional al crecimiento poblacional del sector, asociado a la escuela rural de la zona.

El Decreto 14 de 1952 no solo responde a un problema de seguridad o control de la periferia urbana, sino que reconoce tardíamente el impacto de la estación como detonante de procesos de urbanización no regulada, que exigían urgentemente mecanismos de control institucionales. Esta respuesta, además, aunque tardía, evidencia cómo el crecimiento inducido por parte de la estación ferroviaria superó la capacidad de anticipación de los entes locales y departamentales. Esto sugiere también que el flujo de movimiento tanto de personas como de bienes, superó las expectativas del Concejo de los Ferrocarriles Nacionales. Por tanto, constituye un reconocimiento posterior de la ECM como detonante de procesos de urbanización no planificada y fenómenos relacionados con la inseguridad.

La ironía era palpable. Mientras el Gobierno nacional junto con la Asamblea departamental se preocupaba por establecer las adecuaciones necesarias para impulsar y fomentar la industria local, desconocían de manera directa cómo la estación ferroviaria del “Café Madrid” configuraba un nuevo núcleo urbano y económico en la periferia rural de Bucaramanga. La estación, por tanto, logró operar como un enlace de conexión entre Bucaramanga y Puerto Wilches, que atravesaba un número importante de otras estaciones y haciendas intermedias, mientras se erigía como un epicentro de producción espacial donde convergían dinámicas económicas, sociales y urbanas que trascendían a su función original. A su vez, todo esto estuvo favorecido por su ubicación en cercanías de la capital del departamento de Santander y facilidad de conectar fluvialmente a la misma.

El espacio, como lugar de relaciones humanas, ‘‘es el resultado de la acción social, de las prácticas, las relaciones, las experiencias sociales [...]’’.¹²⁴ Es decir, indagar e investigar sobre la ECM no solamente es preguntarse por su configuración material, sino también por su interacción con el medio y quienes hacen uso de esta infraestructura. Sobre esto, Lefebvre añade que el espacio acomoda la propiedad, el trabajo, los intercambios de materias primas y energías que lo configuran y que a su vez quedan determinados por

¹²³ *Ibíd.*

¹²⁴ Henri Lefebvre, *La producción del espacio*, trad. Emilio Martínez Gutiérrez (Madrid: Capitán Swing, 2013), 14.

este mismo.¹²⁵ La reconfiguración alrededor de la ECM muestra cómo el medio ambiente y las prácticas humanas están en constante diálogo. Sumado a esto, la estación (al igual que otras) organizó flujos de materiales y productos como también elementos intangibles como ideas, identidades y prácticas culturales que perduran hasta hoy día.¹²⁶

Así mismo, su influencia no se delimitó únicamente al espacio donde estaba la estación. La construcción del hotel Bucarica, en el marco de la celebración de los V Juegos Atléticos Nacionales de 1941, llama la atención por ser financiado con dineros del Concejo Administrativo de los Ferrocarriles.¹²⁷ Por medio de la proposición del Concejo de Bucaramanga, se presenta la aprobación en cuanto “[...] el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales y la Gobernación del Departamento adelantan las gestiones para realizar el proyecto de construir un hotel moderno en la ciudad [...]”.¹²⁸ Al tener en cuenta el estatuto del Consejo Administrativo, con la aprobación del financiamiento del hotel con fondos de dicho Consejo, surgen interrogantes sobre los intereses e intenciones reales que existían entre las élites locales, regionales y nacionales.

Aunque la Ley 29 de 1931 por la cual “se reorganizan los ferrocarriles nacionales, se crea el Consejo Administrativo de los mismos y se da una autorización al gobierno”,¹²⁹ no señala de manera puntual el traslado de fondos para proyectos distintos a los ferrocarriles, llama la atención a la financiación del hotel Bucarica. Por tanto, es posible también que empresarios locales y contratistas, cercanos a la élite política se hayan beneficiado de esta obra. Aunque el proyecto cobra relevancia en el marco de la celebración de los V Juegos Atléticos Nacionales, su financiación por parte del mencionado Consejo, sugiere una negociación entre las élites regionales y nacionales. Es decir, interpretado como una necesidad por fortalecer la presencia e influencia en la capital del departamento con obras que luego sirvieron como espacios de sociabilidad.

¹²⁵ Ibíd.

¹²⁶ Véase: Véase: Daza, María. “El Café Madrid, de estación del ferrocarril a refugio de todos”. *Revista Lebre* 3 (2011): 177-202., *Vanguardia Liberal*, “La abandonada estación del Café Madrid convertida en un espacio cultural”. 4 de julio de 2019., Cristancho, Félix. “Ludoteca de la restaurada Estación del Ferrocarril en Café Madrid le apuesta a atender a más de 800 visitantes mensualmente”. 26 de febrero de 2020. <https://www.bucaramanga.gov.co/noticias/ludoteca-de-la-restaurada-estacion-del-ferrocarril-en-cafe-madrid-le-apuesta-a-atender-a-mas-de-800-visitantes-mensualmente/>, Q’Hubo Bucaramanga. “Café Madrid: de gran estación a buen ‘vividero’ de Bucaramanga”. 10 de julio de 2024. <https://qhubobucaramanga.com/actualidad/188297-cafe-madrid-de-gran-estacion-a-buen-vividero-de-bucaramanga>.

¹²⁷ Véase: Acosta Lozano, Sergio. “Jugando a construir ciudad. Bucaramanga y los V Juegos Atléticos Nacionales de 1941”. *Bitácora Urbano Territorial* 29, núm. 1 (2019):131-138. <https://www.redalyc.org/journal/748/74858283013/html/>.

¹²⁸ Archivo Histórico del Concejo de Bucaramanga, *Proposición 14 de septiembre*, 14 de septiembre de 1938.

¹²⁹ República de Colombia, *Ley 29 de 1931*, Diario oficial, 27 de febrero de 1931.

2. De la integración nacional a la apropiación local: la estación “Café Madrid” y el rediseño de la periferia urbana de Bucaramanga

El proyecto de la ECM, articulado dentro del Ferrocarril Central del Norte, debe ser comprendido como parte de una estrategia más amplia impulsada por parte del liberalismo colombiano durante la primera mitad del siglo XX. No obstante, este modelo también significó una profunda asimetría territorial en donde se privilegió el interés nacional por encima de uno regional. Es decir, sobre una lógica centralista que subordinó los ritmos y necesidades regionales a una visión nacional idealizada de progreso. A esto se debe añadir que las estrategias y decisiones eran tomadas desde Bogotá, lejos de la estación ferroviaria, no fomentó un verdadero diálogo con Bucaramanga.¹³⁰ Y, finalmente, debido a la dependencia del Gobierno central, el “Café Madrid” se articuló más bien como una pieza externa y desconectada de la ciudad.

Bajo la presidencia del liberal Eduardo Santos, se promulgó la Ley 22 de 1939. En su artículo primero dictaba declarar de “utilidad pública la adquisición de las zonas adyacentes a las estaciones ferroviarias, que no estén en cabecera de Distrito, en la extensión que fuere necesario para la construcción de oficinas, hospitales, escuelas y ensanche del área urbana”.¹³¹ No obstante, lo particular de esta ley es identificar quien era el presidente del Senado: Alejandro Galvis Galvis.¹³² Sumada a esta firma, Abel Santos Cruz, ministro de Obras Públicas, respaldaba esta decisión tomada desde el Gobierno quien más adelante sería denunciado por parte del Concejo de Bucaramanga. Por último, la decisión de estimular las zonas aledañas a las estaciones ferroviarias, suponía una creciente visión de esperanza.

Por otra parte, tanto el primer como el segundo mandato del presidente Alfonso López Pumarejo (1934 – 1938) y (1942-1945), se caracterizaron por una visión progresista que promovió la formación de trabajadores especializados, particularmente en áreas estratégicas para el desarrollo industrial y agrícola de la Nación. Por ejemplo, el

¹³⁰ Aunque las decisiones administrativas fueron tomadas por parte del Consejo de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia tal como señala la Ley 29 de 1931 y la Ley 204 de 1936, esto no limitó la participación de las élites políticas de Bucaramanga para tomar acción y poder beneficiarse de la misma.

¹³¹ República de Colombia, *Ley 22 de 1939*, Diario oficial, 20 de noviembre de 1939. 1.

¹³² Alejandro Galvis Galvis nació en Curití en 1891. Fundó el periódico *Vanguardia Liberal* en 1919 y ocupó importantes cargos en la política. Por ejemplo, Galvis Galvis fue gobernador de Santander durante el gobierno de Enrique Olaya Herrera. Fue presidente de la Cámara de Representantes, del Senado y ministro de Defensa Nacional. Véase: Hernández López, Erika Vianney. *El liberalismo en Santander (1946-1950): una aproximación histórica desde la actividad periodística y partidaria de Alejandro Galvis Galvis*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2011.

Decreto N.º 1593 de 1941 expedido por el Ministerio de Educación Nacional. Con este, se buscaba crear el Consejo Nacional de Enseñanza Industrial y Complementaria; el cual tenía la responsabilidad de “la orientación de las escuelas de enseñanza industrial [...] de acuerdo con las necesidades y peculiaridades de la economía regional [...]”.¹³³ En la ECM se eclipsan los esfuerzos que políticos, educativos, económicos y técnicos promovidas desde el Gobierno nacional a través de leyes y decretos.

El 20 de diciembre de 1939, el presidente del Concejo de Bucaramanga, Alfonso Mantilla, envió una comunicación al presidente de la República. En ella, se refirió de manera directa al ministro de Obras Públicas, Abel Cruz Santos. El Concejo, unánimemente, aprobó una proposición en la que denunció “una vez más ante Nación, y en especial ante ciudadanía Santander, la permanente conspiración del señor Abel Cruz Santos contra los más elementales derechos de Bucaramanga y del Departamento”.¹³⁴ Mantilla finalizaba al mencionar que Cruz no estaría conforme hasta “conseguir el retiro de la Administración Nacional Ferrocarriles, del ilustre ingeniero santandereano, Doctor Luis García Cadena”.¹³⁵ Incluso antes de finalizada la ECM, ya aparecía un conflicto entre las autoridades locales y el gobierno central en torno a administración del proyecto.

Un año más tarde, el 14 de noviembre de 1940, el vicepresidente del Concejo de Bucaramanga, José Manuel Menéndez, envió un comunicado al presidente la República, al Concejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia y al ministro de Obras Públicas, en dónde expresó el apoyo a la llegada de la estación. El municipio de Bucaramanga, recibía con “regocijada emoción la llegada del Ferrocarril Central del Norte a la Estación Bocas del Suratá, presenta [...] sus congratulaciones por la realización de esta obra, a la vez que expresa el reconocimiento y gratitud que guarda la ciudadanía bumanguesa”.¹³⁶ Con esta misiva, se reconocía el impacto económico y social de la estación junto con la expectativa que generaba la llegada de la estación como una herramienta fundamental para la integración regional.

Desde esta perspectiva, tanto la construcción del “Café Madrid” como el papel del Concejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia fueron un encuentro y choques de poderes nacionales y regionales. Mientras que el Concejo de

¹³³ Ministerio de Educación Nacional, *Decreto n.º 1593 de 1941*, Diario Oficial, 15 de septiembre de 1941.

¹³⁴ Archivo Histórico del Concejo Municipal de Bucaramanga, *Proposición*, 20 de diciembre de 1939.

¹³⁵ *Ibíd.*

¹³⁶ Archivo Histórico del Concejo Municipal de Bucaramanga, *Comunicación*, 14 de noviembre de 1940.

Bucaramanga veía en la estación una oportunidad de modernización tanto para la ciudad como para el departamento, el Gobierno central imponía sus propias prioridades en el marco de un proyecto nacional, del cual terminó la ciudad de Bucaramanga adaptándose. Esta tensión reflejó un patrón recurrente en la historia nacional; es decir, un encuentro entre el centralismo que ha generado fricciones con las regiones. Por tanto, la disputa entre el Concejo de Bucaramanga y el ministro de Obras Públicas resalta cómo estas diferencias pudieron escalar a niveles de confrontación política.¹³⁷

En las décadas posteriores, especialmente durante los gobiernos de Eduardo Santos y Alfonso López Pumarejo, el liberalismo intentó reactivar mecanismos de modernización técnica y educativa como instrumentos de desarrollo regional. Sin embargo, conservadores y sectores tradicionales observaron con recelo estas iniciativas, temiendo una dispersión de poder desde Bogotá. Esta tensión se evidenció en los enfrentamientos entre el Concejo de Bucaramanga y el Ministerio de Obras Públicas por el control del proyecto “Café Madrid”, donde se combinaron resistencias locales ante imposiciones centralistas con la defensa de proyectos impulsados desde la élite liberal nacional. Esa dualidad reflejó el eco de viejos debates entre centralismo autoritario y descentralización funcional.

La instauración de proyectos como el colegio cerca de la ECM evidencia cómo las políticas públicas nacionales se implementaron bajo una lógica eminentemente centralista. A pesar de que se enmarcaban en discursos de modernización y desarrollo rural, estas iniciativas respondían más a las agendas del centro político —Bogotá— que a las necesidades reales de las comunidades periféricas. El centralismo ha sido una constante histórica en Colombia, donde el poder de decisión, financiamiento y priorización de obras recae en la capital, que invisibiliza las dinámicas y fenómenos propios de los municipios.¹³⁸ En este caso, la planificación de una escuela técnica en un entorno rural obedecía más a una necesidad del discurso desarrollista nacional que a una consulta o diálogo con las comunidades del área de influencia de la estación.

¹³⁷ La aproximación realizada sobre el panorama político en Santander puede darnos un ejemplo sobre la polarización y enfrentamiento entre Liberales y Conservadores durante los años 30, 40 y 50 del siglo XX. Desde la llegada del partido Liberal a la presidencia de Colombia, el departamento de Santander no fue ajeno a las reacciones por parte del partido Conservador el cual usó por ejemplo la prensa o la Iglesia para expresar su voz. Véase: Fontecha Fontecha, Joaquín Humberto. *Santander: Política, elecciones y fraudes, 1930-1946*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2005.

¹³⁸ Véase: Valencia Tello, Diana Carolina, y Vera Karam de Chueiri. “Descentralización y re-centralización del poder en Colombia. La búsqueda de equilibrios entre la Nación y las entidades territoriales”. En *Dikaion* 23, No° 1 (2014): 171-194. doi: <https://dikaion.unisabana.edu.co/index.php/dikaion/article/view/3606/3616>.

Sin embargo, el modelo liberal enfrentó resistencia desde sectores conservadores que veían en estas reformas una amenaza al orden social tradicional y a sus formas de control sobre el campo. La política de transporte impulsada por los liberales —centrada en el ferrocarril como herramienta de integración nacional y modernización— fue revertida parcialmente por los gobiernos conservadores en los años posteriores. El abandono progresivo de proyectos ferroviarios, junto con la apuesta por carreteras bajo el gobierno de Laureano Gómez y el Decreto 14 de 1952, reflejan esta contrarreforma técnica y territorial. De este modo, el potencial transformador de obras como el “Café Madrid” fue encausado en disputas ideológicas que trascendían lo meramente técnico para anclarse en visiones opuestas del país

Durante la misma década, tanto el Concejo de Bucaramanga como la prensa local —*Vanguardia Liberal*— discutió la urgente necesidad de pavimentar la avenida “El libertador”. Esta vía era importante porque conectaba a la ciudad con el norte del país y, además, llegaba hasta la ECM. Desde el Concejo municipal se dirigió una carta al Administrador General de los Ferrocarriles donde se expresó el “anhelo ciudadano la pronta iniciación trabajos de pavimentación Avenida Libertador esta ciudad; y que Concejo vería complacido cumplimiento inmediato palabra oficial empeñada en esta obra”.¹³⁹ No obstante, la administración local mantuvo un diálogo constante con el Gobierno central sobre este tema de infraestructura. Por ejemplo, tan sólo unos meses después de ese mismo año, nuevamente se alzaba la voz de manera enérgica.

Esta comunicación indicaba que “el Concejo Bucaramanga vé con profunda inquietud el aplazamiento indefinido que ha venido sufriendo iniciación trabajos pavimentación Avenida Libertador esta ciudad, obra a la cual está vinculada la palabra oficial con promesa de inaplazable cumplimiento”.¹⁴⁰ La principal hipótesis que se maneja sobre la participación de Ferrocarriles Nacionales en la pavimentación de esta carretera es que la misma conectaba la ciudad de Bucaramanga directamente con la futura ECM. Es decir, como una infraestructura esencial para permitir la movilidad y circulación tanto de ciudadanos como productos hacia la mencionada estación ferroviaria desde el centro de la ciudad de Bucaramanga. Por tanto, según lo expresado, para el Concejo y la ciudad era una necesidad su pavimentación.

A pesar de esto, el Concejo de Bucaramanga se comunicó nuevamente con la Administración de los Ferrocarriles Nacionales por una reincidencia. En esta ocasión,

¹³⁹ Archivo Histórico del Concejo Municipal de Bucaramanga, *Moción*, 25 de septiembre de 1940.

¹⁴⁰ Archivo Histórico del Concejo de Bucaramanga, *Proposición*, 13 de noviembre de 1940.

desde el municipio, se expresaba complacencia al “felicitar cordialmente doctor Pablo Vanegas Ramírez por su merecida exaltación a Dirección General Ferrocarriles Nacionales”,¹⁴¹ pero también recordaba la “pavimentación Avenida Libertador esta ciudad, construida por administración Ferrocarriles”.¹⁴² Es decir, aún no se había llevado a cabo, lo que demostraba la inoperancia o desinterés por parte del Gobierno para su ejecución. Este caso pone de manifiesto la reincidencia por parte del Concejo municipal para lograr avances, pero a su vez subraya las limitaciones cuando no hubo respuesta efectiva desde el Gobierno Central.

Estos proyectos, desvinculados aparentemente de la estación ferroviaria, ilustran cómo las élites nacionales junto con las locales, utilizaron sus iniciativas de urbanización para consolidar una visión moderna que reforzara sus proyectos. Es decir, lejos de ser obras únicamente funcionales, operaron como herramientas estratégicas para alinear intereses y asegurar apoyo en una región donde el proyecto ferroviario enfrentó retos a nivel político, económico y social. Además, también ejemplifican las tensiones entre lo urbano y lo rural, ya que estas obras posiblemente marginaron a las comunidades rurales al concentrar los beneficios en el área urbana. Esta lógica responde, por un lado, a una visión excluyente del desarrollo y, por otro, cómo la infraestructura puede operar simultáneamente como dispositivo técnico y símbolo político.

Entre los cambios físicos provocados por la llegada de la estación, destaca el traslado de un taller desde la estación “La Gómez”. El 21 de febrero de 1941, el periódico *Vanguardia Liberal* informó sobre el movimiento de estructuras necesarias para su operación y funcionamiento. Este traslado se justificó con el objetivo de “darle mayor impulso y desarrollo a ese lugar [...] la administración del Ferrocarril ha tenido en cuenta para llevar a cabo el traslado de sus almacenes y talleres a la estación Suratá”.¹⁴³ Lo anterior porque “en este lugar es mejor el clima, por lo cual se facilitará el desarrollo de las labores”.¹⁴⁴ Este movimiento evidencia que la estación no sólo fue un punto de conexión interregional, sino que extendió la frontera urbana de Bucaramanga y su ordenamiento respondió a intereses de orden nacional más allá de visiones locales.

El traslado del taller férreo hacia la desembocadura del río Suratá, donde se ubicó el “Café Madrid”, implicó una reorganización funcional del espacio y evidenció el papel

¹⁴¹ Archivo Histórico del Concejo de Bucaramanga, *Moción*, 3 de junio de 1944.

¹⁴² Ibid.

¹⁴³ *Vanguardia Liberal*, “El ferrocarril traslada sus talleres”, *Vanguardia Liberal*, 21 de febrero de 1941: 1.

¹⁴⁴ Ibid.

de la estación como motor de una expansión urbana. Este movimiento extendió la frontera física de Bucaramanga hacia áreas rurales que, hasta entonces, carecían de relevancia económica y social en el ámbito nacional. La estación transformó el paisaje y generó nuevas dinámicas económicas y sociales en zonas previamente marginadas. Sin embargo, este proceso reveló tensiones entre el proyecto de integración regional promovido desde el Gobierno nacional y las capacidades regionales para asimilar estas transformaciones. Además, puede considerarse la posible llegada de mano de obra que se requirió en la infraestructura también vinculada a la operación de la ECM.

Las obras e inauguración de la estación “Bucaramanga” (como se conocía para aquel momento), finalizaron el 8 de abril de 1941.¹⁴⁵ En ella hicieron presencia distintas personalidades del orden nacional como el presidente de la República, Eduardo Santos, y actores políticos locales. Este evento coincide con la inauguración del Palacio de la Gobernación y con la celebración de los V Juegos Atléticos Nacionales. Además, se destaca la presencia y discurso del comerciante y masón bumangués, Lázaro F. Soto.¹⁴⁶ Esto plantea el interés y participación activa de la élite económica y política de Bucaramanga en la promoción de esta estación ferroviaria. El papel desempeñado por empresarios de Bucaramanga entre 1930 -1950 es de importancia si se reconoce que “estuvieron involucrado en [...] todos los proyectos urbanísticos, de obras”.¹⁴⁷

Este tipo de decisiones no solo involucran aspectos económicos, sino que también son reflejo de las dinámicas de poder e influencia que operaron en diferentes niveles. Es posible que el proyecto del hotel haya funcionado como un elemento para fortalecer alianzas estratégicas o posiciones de poder dentro de esos círculos. Esto plantea la necesidad de analizar las motivaciones políticas, sociales y económicas que podrían haber impulsado esta inversión. Es decir, el apoyo a proyectos de urbanización en Bucaramanga, con el fin de consolidar una visión de modernización y progreso desde el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles. Se desconoce si iniciativas similares se replicaron en otros municipios atravesados por el Ferrocarril Central del Norte, lo cual abre incógnitas sobre la naturaleza de este fenómeno a nivel nacional y regional.

Aunque la llegada de la ECM inicialmente fue un fenómeno de expectativa y polo de atracción económica para la región, tan sólo siete años después de su inauguración, se

¹⁴⁵ Vanguardia Liberal, “Soberbio tributo homenaje Bucaramanga al señor presidente”, *Vanguardia Liberal*, 8 de abril de 1941:2.

¹⁴⁶ Véase: Ariza Ariza, Nectaly. *La Masonería en Bucaramanga 1912-1972*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2000.

¹⁴⁷ Maribel Avellaneda Nieves, *Empresas y empresarios*, 104.

presentaban voces de descontento desde el Concejo de Bucaramanga. El 27 de noviembre de 1948, el Concejo protestó “enérgicamente ante el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales por el estado de abandono en que ha mantenido y mantiene el Ferrocarril Central del Norte, Sección 1ª., causando gravísimos perjuicios a la industria, el comercio y a la ciudadanía”.¹⁴⁸ Tal fue la posición tomada desde el Concejo municipal, que dicha comunicación fue enviada a diferentes personalidades: presidente de la República, ministro de Obras Públicas, ministros de Justicia, al Congreso nacional y a la Asamblea departamental.

Si bien la estación ferroviaria cumplía técnicamente su función de conectar la ciudad de Bucaramanga con Puerto Wilches, en el río Magdalena, fallaba como un integrador territorial de índole nacional porque carecía de enlaces eficientes con su entorno. La ECM representa, en muchos sentidos, las contradicciones de los proyectos de infraestructura del transporte en Colombia. Se puede observar, por un lado, desde un panorama contractual o legislativo en donde los múltiples contratos, concesiones y prorrogas, fomentó su atraso. Por otro, debido a la topografía del país, los trabajos de construcción como su posterior funcionamiento se vio truncado muchas veces por el clima: inundaciones y deslaves estaban a la orden del día en la sección primera del Ferrocarril Central del Norte, lo cual afectaba la movilización de carga y bienes.¹⁴⁹

La protesta del Concejo en 1948 por el estado de abandono de la estación es un punto de quiebre. Lejos de ser una queja aislada, expresa un desencanto estructural con el proyecto ferroviario y las expectativas creadas para su consolidación. Por ejemplo, la mención a “graves perjuicios a la industria y comercio” sugiere que la estación “Café Madrid” no cumplió su promesa de dinamismo económico, sino que generó costos no previstos como el mantenimiento de su maquinaria. Además, fueron otras las frustraciones de quienes impulsaron este proyecto en Santander. Por ejemplo, “no se pudo cumplir el objetivo principal de transportar café [...] no se logró hacer el empalme con el ferrocarril de Norte de Santander; no se realizó el proyecto de conectar por ferrocarril a Santander con Bogotá”.¹⁵⁰

La propuesta de integración territorial promovida desde el Gobierno central movilizó también esfuerzos a nivel regional por llevar a cabo este proyecto. Aunque es

¹⁴⁸ Archivo Histórico del Concejo de Bucaramanga, *Proposición número 227*, 27 de noviembre de 1948.

¹⁴⁹ Vanguardia Liberal, “El Ferrocarril Central del Norte, sección 1ª”, *Vanguardia Liberal*, 26 de octubre de 1950:1.

¹⁵⁰ Augusto Olarte Carreño, *La construcción del ferrocarril*, 83.

difícil determinar si fueron efectivas o no las intenciones adelantadas bajo la República liberal buscaron dar impulso (y proteger) a la Nación en el marco de una Segunda Guerra Mundial que estaba en marcha. No obstante, también generó resistencias por parte de quienes no veían la llegada de la ECM como un proyecto necesario o eficiente. Este discurso modernizador también generó resistencias significativas. Lejos de ser resueltas, con los años, se hicieron cada vez más presentes cuando comenzaron a hacerse evidentes los problemas operativos y de mantenimientos de la estación que fueron desconocidos por parte del Gobierno nacional.

El reiterado fracaso en la pavimentación de la Avenida Libertador — pese a su papel estratégico para conectar la estación “Café Madrid” con la ciudad de Bucaramanga” — expone las limitaciones de un modelo centralizado en la planificación ferroviaria. Las comunicaciones presentadas desde el Concejo de Bucaramanga muestran un aspecto un tanto paradójico: por un lado, el Gobierno nacional promovía el Ferrocarril Central del Norte como un eje de integración con el exterior y, por otro, negligía las infraestructuras complementarias de necesidad para su funcionamiento local. Santiago Correa identificó y abordó esta problemática por medio del ferrocarril del Bolívar.¹⁵¹ Si bien fueron proyectos diseñados y pensados para enlazar al país y centros de producción, su participación tuvo mayor validez a nivel local y regional.

Por otro lado, la insistencia del Concejo municipal al usar términos como “la palabra oficial empeñada”, nos sugiere que la pavimentación era más que una demanda técnica; representaba, por tanto, un acto de legitimación política inconcluso. La obra vial, más allá de facilitar el transporte de mercancías a la estación e integrar a la ciudad de Bucaramanga con la misma, significaba también el compromiso del Gobierno central con Bucaramanga. Sin embargo, debe recordarse algo. Para este período de tiempo, 1948, los conservadores habían llegado nuevamente al poder tras un mandato de 15 años de gobiernos liberales. Esto significó un revés a los proyectos de orden liberal y una vuelta a la confrontación política característica de Colombia. Por tanto, sería lógico pensar, que el proyecto ferroviario contara con un desconocimiento y olvido oficial.

La financiación del hotel Bucarica, demuestra cómo la infraestructura se usó para fines extrapolíticos a nivel local. Aunque se procuró justificar su construcción con motivo de los V Juegos Atléticos Nacionales celebrados en 1941 (año de inauguración del “Café Madrid”), su financiación con recursos ajenos a su función podría relevar un clientelismo

¹⁵¹ Véase: Correa Restrepo, Juan Santiago. *Trenes y puertos: el ferrocarril de Bolívar (1965-1941)*. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores Administrativos, 2018.

sofisticado. Es decir, legitimar mediante discursos de modernización o utilidad pública, pero con el objetivo de reforzar redes de poder. Según la Ley 29 de 1931, estos dineros no estaban autorizados lo cual sugiere una negociación entre las elites locales y nacionales. Por un lado, el Gobierno nacional obtenía apoyo político regional en torno al Ferrocarril Central del Norte y su sección primera y, por otro, la elite política y económica de Bucaramanga obtenía obras de interés para la élite política, social y económica local.

Estos elementos dialogan con la tesis de Avellaneda Nieves sobre el papel de los empresarios y sus empresas de Bucaramanga, en donde destaca la creación de la Cámara de Comercio de Bucaramanga y la Sociedad de Mejoras Públicas. Es decir, la participación y relación directa entre la elite política y económica local para dotar a la ciudad de nueva infraestructura. Destaca, por ejemplo, la creación de la “Junta para la Defensa del ferrocarril de Puerto Wilches y el puerto del mismo nombre, el dragado del río Magdalena en Puerto Wilches; las múltiples intervenciones sobre el mal estado de las vías públicas y la pavimentación de algunas de ellas”.¹⁵² Estas decisiones no eran fortuitas y pronto se formó una elite en Bucaramanga que se vinculó a actividades de índole económico, político, social y cultural durante las primeras décadas del siglo XX.

Otro actor empresarial que sobresale es Christian Hederich Valenzuela.¹⁵³ Por ejemplo, debido a las condiciones climáticas y accidentes presentados entre las estaciones, el servicio se veía interrumpido de manera frecuente y afectada de manera directa a los comerciantes de Bucaramanga quienes hacían uso de esta infraestructura.¹⁵⁴ El protagonismo de Hederich se puede leer como una figura clave dentro de la clase empresarial que, afectada por los problemas técnicos de la estación “Café Madrid”, se consolidó como un actor determinante en negociaciones políticas a través de entidades locales como la Federación Nacional de Comerciantes (FENALCO). Sin embargo, su participación releva una tensión estructural: las infraestructuras pensadas para el beneficio de ciertos sectores urbanos, desconocieron las complejidades del territorio.

¹⁵² Maribel Avellaneda Nieves, *Empresas y empresarios*, 114.

¹⁵³ Por su parte, Hederich Valenzuela se destacó como un importante comerciante de Bucaramanga durante la primera mitad del siglo XX. Además de banquero, fue promotor de la Sociedad de Mejoras Públicas, integrante de la Junta Directiva de la Cámara de Comercio, socio de “Manufacturas Pirámide” y participante de la “Compañía Santandereana de Cigarrillos” y la “Casa Valenzuela S.A”. Para mayor información: Maribel Avellaneda Nieves, *Empresas y empresarios*, 2010 y, *Vanguardia Liberal*. “La sociedad de mejoras públicas”. *Vanguardia Liberal*. 10 de diciembre de 2008.

¹⁵⁴ *Vanguardia Liberal*, “Nueva interrupción en el Ferrocarril de Pto. Wilches”, *Vanguardia Liberal*, 1 de octubre de 1950:1.

Por ejemplo, una de las firmas comerciales importantes de Bucaramanga que se vieron afectadas fueron las de Christian Hederich Valenzuela y García Cadena y Co.¹⁵⁵ Sobre el primero de ellos, el comerciante Valenzuela, se vio perjudicado pues este importaba productos farmacéuticos con servicio al cuerpo médico por medio del ferrocarril hasta la estación del “Café Madrid”.¹⁵⁶ Por su parte, la firma García Cadena y Co, relacionada con el gobernador de Santander, Benjamín García Cadena, también fue víctima de la acumulación de carga presentada en la estación del “Café Madrid”. Aunque por causas distintas a las climáticas, esto deja ver las falencias de conexión del proyecto ferroviario como la participación directa de actores políticos locales en el uso de la estación ferroviaria.¹⁵⁷

Ante el pésimo servicio que prestaba la sección primera, es decir, la línea que conducía desde Puerto Wilches hasta Bucaramanga, el Concejo Administrativo de los Ferrocarriles procuró determinar nuevos itinerarios y aumentar la maquinaria de transporte. Sin embargo, “esta medida ha venido a causar tremendo perjuicio a los colonos y hacendados que trabajan a lo largo de la línea férrea por cuanto su movilización se está haciendo algo más que imposible”.¹⁵⁸ Esto sugiere que, en lugar de estimular la eficiencia y movilización de cargas entre la estación del “Café Madrid” y Puerto Wilches, terminó en la exclusión de los sectores productivos rurales, quienes vieron su acceso restringido. Por tanto, la estación lejos de ser un dispositivo que articulara los centros de producción, visibilizó las falencias de un proyecto nacional inacabado.¹⁵⁹

Desde el plano institucional, el Concejo Bucaramanga y otros actores del poder local (como la Sociedad de Mejoras Públicas, la Sociedad de Ganaderos de Santander y empresarios como Francisco Penagos y Apolinar Pineda), jugaron un papel en el impulso de políticas públicas para que la estación no fuera un simple punto de pasos. A través de ordenanzas y acuerdos municipales, se tejió una alianza entre el capital local y el poder

¹⁵⁵ Vanguardia Liberal, “Carga de Importación en las Bodegas de Estación B/manga”, *Vanguardia Liberal*, 3 de octubre de 1950:1.

¹⁵⁶ Vanguardia Liberal, “Productos farmacéuticos”, *Vanguardia Liberal*, 1 de diciembre de 1950: 1.

¹⁵⁷ Vanguardia Liberal, “Carga de importación”, 1.

¹⁵⁸ Vanguardia Liberal, “Pésimo servicio férreo”, *Vanguardia Liberal*, 21 de octubre de 1950: 1.

¹⁵⁹ Por un lado, efectivamente el ferrocarril y las estaciones contribuyeron a la movilización de carga, bienes y el flujo de personas. Por otro, su impacto urbano se debe observar por la incidencia de los ferrocarriles (o sus estaciones) sobre la trama urbana, su influencia en el orden funcional de la ciudad y por los efectos del orden social y ambiental. La estación “Café Madrid” contrasta con lo anterior porque su construcción y ubicación estuvo al margen urbano de la ciudad de Bucaramanga, por lo cual su impacto fue mucho más rural que urbano. Véase: Pérez, Edmundo. “Los ferrocarriles y el desarrollo regional y urbano de Colombia”. *Revista Bitácora Urbano – Territorial* vol., 2 (1998): 1-12. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4008123>.

político departamental, para insertar a la ECM dentro de los intereses de Bucaramanga. Por ejemplo, la Sociedad de Agricultores solicitaba, ante el Administrador del Ferrocarril Central del Norte, en su sección primera, el mantenimiento del tren mixto porque su suspensión “representa un grave perjuicio para un gran número de agricultores y ganaderos de la línea del ferrocarril”.¹⁶⁰

El caso de la fábrica de cemento Diamante Portland S.A, la escuela rural con orientación agrícola e industrial y Forjas de Colombia, instaladas en cercanía de la ECM, ilustran cómo infraestructuras fueron integradas por una élite política y económica que logró reconfigurar este sector rural con la ciudad. Por tanto, no se trató de un proceso espontáneo sino del resultado de estrategias deliberadas —como la delimitación y control administrativo del corregimiento Río de Oro y la extensión de carreteras desde la estación y hacia Bucaramanga— para volver funcional un espacio localizado en la periferia. La creación de escuelas técnicas rurales dispuestas por ordenanzas departamentales y acuerdos municipales, evidencia una política de educación funcional a las necesidades del nuevo enclave industrial.

Este capítulo planteó que la estación “Café Madrid” se convirtió en un escenario de discusión política desde el Concejo municipal de Bucaramanga y, en alguna medida, desde la Asamblea departamental. Es decir, fue un espacio pensado con características de integración interregional. Fue la representación física de un proyecto de índole nacional que se reconfiguró por parte del poder local y regional. En síntesis, en lugar de convertirse en un centro de integración interregional como se pensó desde Bogotá, la ECM sirvió para profundizar una lógica de perifерización funcional que articuló la economía local al circuito urbano de Bucaramanga. Finalmente, en 1954, el gobierno colombiano creó la empresa estatal Ferrocarriles Nacionales de Colombia, la cual asumió y tomó bajo su cargo, el control oficial de las líneas férreas que estaban bajo control departamental.¹⁶¹

¹⁶⁰ Vanguardia Liberal, “Mantenimiento del Tren Mixto Pide Sociedad de Agricultores”, *Vanguardia Liberal*, 26 de mayo de 1950: 2.

¹⁶¹ Tchordonkian Silva, y Teresita Gómez, “El sistema ferroviario en Perú y Colombia. Reflexiones acerca de la transformación del espacio económico en el siglo XIX” (XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Mar del Plata, 9,10 y 11 de noviembre de 2017).

Conclusiones

El primer capítulo de esta investigación reconstruyó de forma detallada las condiciones de posibilidad que dieron paso a la estación ‘Café Madrid’, al norte de Bucaramanga, en el contexto de un proyecto de integración económica nacional. A través de una lectura que combinó fuentes institucionales, cartográficas, notariales y estadísticas, se muestra cómo esta estación no surgió como un hecho aislado sino como resultado de una densa red de intereses políticos, territoriales y económicos. Además, se desarrolló como una propuesta para la región Andina a fin de conseguir un ferrocarril como otros departamentos de Colombia ya habían logrado. Así, el ‘‘Café Madrid’’ representó un intento del liberalismo de mediados del siglo XX para consolidar un corredor estratégico hacia el río Magdalena y articular regiones periféricas desde Bogotá.

Por su parte, en el segundo capítulo se aborda el período posterior a su construcción y las recepciones institucionales de orden local y regional frente a la estación ‘‘Café Madrid’’ y su espacio circundante. Por tanto, la ECM fue promovida como símbolo de progreso e integración durante la República Liberal (1930-1946), pero su funcionamiento bajo el gobierno conservador (1946-1953) reveló fracturas y desinterés de este proyecto férreo. Aunque se vendió como un proyecto nacional, en realidad operó más como un enclave regional al servicio de élites comerciales y políticas. La imposibilidad de completar el Ferrocarril Central del Norte —mientras se daba prioridad a las carreteras—, demostró el desinterés del gobierno conservador por continuar esta red ferroviaria, aunque esto no significó un abandono por parte de Bucaramanga.

La presente investigación logró demostrar cómo la mencionada estación ferroviaria influyó en la configuración de la periferia norte de la ciudad de Bucaramanga. De este modo, la estación no fue solamente una infraestructura de transporte, sino también un nodo de tensiones y recepciones políticas, urbanas y regionales en el marco del proyecto nacional denominado Ferrocarril Central del Norte. Historiográficamente, este estudio visibiliza una infraestructura relegada, a pesar del profundo impacto sobre las formas de expansión urbana, desarrollo industrial y acomodo del espacio físico acá expuestas. Por medio de las fuentes primarias analizadas, se evidenció cómo una obra de escala nacional fue apropiada y reinterpretada por actores locales, que suscitó dinámicas de poder entre el centro y la periferia.

La historia de la ECM no es un caso aislado. Es un fenómeno que dialoga con la experiencia de otras estaciones ferroviarias en Colombia, donde la tensión entre un proyecto nacional y las realidades regionales fue una constante. Por ejemplo, el ferrocarril de Bolívar, estudiado por Juan Santiago Correa, demostró cómo una infraestructura concebida para la exportación funcionó principalmente como una herramienta de articulación de enclaves productivos locales con el mercado internacional. No obstante, este proyecto no se logró integrar de manera profunda con otras redes férreas nacionales. De manera similar, el ferrocarril de Girardot, como lo analizan Benavides y Escobar, sufrió de una crónica desatención estatal y fue desplazado por la preferencia otras infraestructuras de comunicación como las carreteras.

Al igual que en Bucaramanga, las élites locales de Cartagena —examinada por Javier Ortiz Cassiani— buscaron capitalizar las estaciones ferroviarias para beneficio de sus propias economías regionales. Estos paralelos permitieron situar a la estación “Café Madrid” dentro de un patrón nacional: los ferrocarriles, más allá de integrar al país, a menudo reforzaron dinámicas regionales preexistentes o crearon nuevas periferias funcionales. Lo anterior, evidenció las limitaciones de un Gobierno central con una capacidad limitada para homogenizar y conectar su territorio de manera práctica. Es decir, ante el posterior olvido del Ferrocarril Central del Norte por parte del Gobierno central, la élite local de Bucaramanga vio una oportunidad para estimular su uso —de manera regional— que aportó lo necesario para la transformación urbana del sector años después.

El principal aporte de esta investigación reside en su enfoque metodológico, que articula de manera innovadora lo urbano, lo político y lo regional a través del estudio de una infraestructura ferroviaria. Para ello, se hace uso de un andamiaje conceptual que incluye las nociones de “nodos de conexión” y “periferización”. El primer concepto permitió analizar la estación no solo como un punto geográfico, sino como un espacio social donde convergían flujos materiales, humanos y simbólicos, que redefinieron la relación entre Bucaramanga y su periferia rural. El segundo concepto fue crucial para entender cómo un proyecto nacional subordinó los intereses de una región (periferización), pero a la vez, cómo la élite local —de Bucaramanga— encontró en la misma infraestructura un medio para su propia articulación económica.

Al combinar el análisis de fuentes políticas como acuerdos, actas y ordenanzas, junto con los registros de prensa, esta tesis demostró que el espacio urbano de la periferia norte de Bucaramanga fue “producido” con ayuda de la interacción de actores nacionales y prácticas de apropiación local. Esta perspectiva metodológica —situada en la

intersección entre la Historia Regional y la Historia Urbana— ofrece un modelo para estudiar otras infraestructuras en Latinoamérica. Estos proyectos no son simples artefactos técnicos, sino escenarios con dinámicas de poder, identidades territoriales. Así, la ECM se convierte en ejemplo de las contradicciones del Estado colombiano del siglo XX: un centralismo que fracasó en su intento de integración, pero que abrió espacios para que poderes locales reconfiguren el territorio según sus intereses particulares.

La estación “Café Madrid” se erigió sobre el trabajo de obreros anónimos que levantaron sus rieles y campesinos desplazados por la compra de terrenos de utilidad pública. Mientras la prensa municipal celebra a los ingenieros y políticos, ¿dónde quedaron las voces de quienes cargaron los durmientes o perdieron sus parcelas? Los archivos mencionan escuelas técnicas para formar mano de obra, pero callan las condiciones laborales: ¿hubo accidentes, protestas o sindicatos en las fábricas aledañas (cementera, forjas industriales)? La migración de campesinos por “La Violencia” añade otra capa: ¿cómo se integraron —o marginaron— estos desplazados en los barrios obreros que crecieron alrededor de la estación? Es decir, más allá de celebrar la estación como símbolo de progreso, debe observarse como elemento de segregación y adoctrinamiento.

Como trabajo de investigación, esta tesis tiene limitaciones que abren rutas a futuras exploraciones. En primer lugar, si bien se accedió a valiosa documentación del Concejo y la prensa local, no fue posible reconstruir en su totalidad las decisiones internas del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales ni conocer de primera mano la perspectiva de los trabajadores y habitantes asentados en torno a la estación. Así mismo, la tesis se centró mayoritariamente en el período 1941-1954, dejando abierta la posibilidad de analizar el devenir posterior de la estación, su declive, reconversión o desaparición funcional en el marco del cambio modal hacia carreteras y aviación. Por último, si bien la investigación arroja luces sobre las relaciones entre infraestructura y poder local, falta profundizar la relación con otros nodos ferroviarios intermedios del país.

Bibliografía

Fuentes primarias

Archivos

Archivo Histórico del Concejo Municipal de Bucaramanga

Acuerdo n° 17 de 1944, Registro Oficial 53, 8 de junio de 2016.

Acuerdo n° 36 de 1948, Registro oficial 6, 1948.

Acuerdo n° 46 de 1945, Registro oficial 161, 1945.

Acuerdo 37 de 1942, Registro oficial 133, 1942.

Comunicación, 14 de noviembre de 1940.

Moción, 25 de septiembre de 1940.

Moción, 3 de junio de 1944.

Proposición, 20 de diciembre de 1939.

Proposición, 13 de noviembre de 1940.

Proposición 14 de septiembre, 14 de septiembre de 1938.

Proposición número 227, 27 de noviembre de 1948.

Archivo Histórico Regional de la Universidad Industrial de Santander

Notaría primera: *Escritura 527*, Notaría Primera de Bucaramanga, 22 de mayo de 1926.

Asamblea de Santander

Anales de la Asamblea de Santander. *Decreto 185 de 1941*, tomo 61, 7 de febrero de 1941.

Anales de la Asamblea de Santander. *Proyecto de ordenanza N°...de 1941*, 20 de abril de 1941.

Congreso de la República. *Ley 204 de 1936*. Acto legislativo y leyes expedidas por el Congreso Nacional en las sesiones ordinarias de 1936 y en las extraordinarias de noviembre-diciembre del mismo año. 30 de diciembre, 1936.

Gaceta de Santander. *Ordenanza 33 de 1941*, Registro oficial 201, 4 de junio de 1941.

Gaceta de Santander. *Resolución 78 de 1940*, Registro oficial 28 de diciembre, 1941.

Gaceta de Santander. *Decreto N° 00625*, 14 de mayo de 1952.

Ministerio de Educación Nacional. *Decreto n.º 1593 de 1941*, Diario Oficial, 15 de septiembre de 1941.

Ministerio de Obras Públicas. *Decreto n.º 1598 de 1943*, Diario oficial, 14 de agosto.

República de Colombia. *Ley 100 de 1944*, Diario oficial 25759, 6 de febrero de 1944.

República de Colombia. *Ley 102 de 1946*, Diario oficial, 30 de diciembre de 1946.

República de Colombia. *Ley 164 de 1941*, Diario Oficial, 24 de diciembre de 1941.

República de Colombia. *Ley 165 de 1941*, Diario Oficial, 24 de diciembre de 1941.

República de Colombia. *Ley 22 de 1939*, Diario oficial, 20 de noviembre de 1939.

República de Colombia. *Ley 29 de 1931*, Diario oficial, 27 de febrero de 1931.

Periódicos

Vanguardia Liberal. “Carga de Importación en las Bodegas de Estación B/manga”,
Vanguardia Liberal. 3 de octubre de 1950.

Vanguardia Liberal. “El Ferrocarril Central del Norte, sección 1ª”. *Vanguardia Liberal*.
26 de octubre de 1950.

Vanguardia Liberal. “El ferrocarril traslada sus talleres”. *Vanguardia Liberal*. 21 de
febrero de 1941.

Vanguardia Liberal. “El sábado será inaugurada la fábrica de cementos”. *Vanguardia
Liberal*. 8 de junio de 1944.

Vanguardia Liberal. “En enero se inaugura la Estación B/manga”. *Vanguardia Liberal*.
29 de noviembre de 1940.

Vanguardia Liberal. “La sociedad de mejoras públicas”. *Vanguardia Liberal*. 10 de
diciembre de 2008.

Vanguardia Liberal. “Mantenimiento del Tren Mixto Pide Sociedad de Agricultores”.
Vanguardia Liberal. 26 de mayo de 1950.

Vanguardia Liberal. “Nueva interrupción en el Ferrocarril de Pto. Wilches”. *Vanguardia
Liberal*. 1 de octubre de 1950.

Vanguardia Liberal. “Pésimo servicio férreo”. *Vanguardia Liberal*. 21 de octubre de
1950.

Vanguardia Liberal. “Se inició la construcción de la fábrica de cemento de B/manga”.
Vanguardia Liberal. 2 de enero de 1943.

Vanguardia Liberal. “Soberbio tributo homenaje Bucaramanga al señor presidente”.
Vanguardia Liberal. 8 de abril de 1941.

Vanguardia Liberal. “Productos farmacéuticos”. *Vanguardia Liberal*. 1 de diciembre de 1950.

Fuentes secundarias

Libros

- Ariza Ariza, Nectaly. *La Masonería en Bucaramanga 1912-1972*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 1996.
- Avellaneda Nieves, Maribel. *Empresas y empresarios en Bucaramanga, 1930-1950*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2004.
- Bethell, Leslie, editor. *Historia de América Latina. Los países andinos desde 1930*. Barcelona: Crítica, 2002.
- Camacho, Eliseo. *El pueblo santandereano en masa pide el Ferrocarril a Puerto Wilches*. Bucaramanga: Taller Gráfico de L. Núñez e Hijos, 1911.
- Correa Restrepo, Juan Santiago. *Trenes y puertos: el ferrocarril de Bolívar (1965-1941)*. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores Administrativos, 2018.
- Fontecha Fontecha, Joaquín Humberto. *Santander: Política, elecciones y fraudes, 1930-1946*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2005.
- Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Traducción de Emilio Martínez Gutiérrez. Madrid: Capitán Swing, 2013.
- Martínez Garnica, Armando. *Historia Básica de Bucaramanga. 400 años de un poblamiento, 1622-2022*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2022.
- Olarte Carreño, Augusto. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga*. Bucaramanga: Fundación El Libro Total, 2006.
- Palacios, Marco. *Entre la legitimidad y la violencia: Colombia 1875-1944*. Bogotá: Editorial Norma, 1995.
- Parra Ramírez, Esther, y Guevara Cobos, Eduardo. *Política y administración pública en Santander, 1930-1946*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2013.
- Robledo Silva, Paula. *La autonomía municipal en Colombia*. Bogotá: Universidad del Externado, 2010.
- Rueda, Néstor José, y Álvarez Fuentes, Jaime. *Historia urbana de Bucaramanga, 1900-1930*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2012.

Artículos de revistas

- Acosta Lozano, Sergio. “Jugando a construir ciudad. Bucaramanga y los V Juegos Atléticos Nacionales de 1941”. *Bitácora Urbano Territorial* 29, núm. 1 (2019): 131-138. <https://www.redalyc.org/journal/748/74858283013/html/>.
- Álvarez- Palau, Eduard. “Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo”. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales XXI*, n° 1 (2016): 1-38. <https://doi.org/10.1344/b3w.0.2016.26358>.
- Aristizábal-Quintero, Verónica. “El comercio por el río Magdalena: rutas, puertos, itinerarios y embarcaciones (1543-1611)”. *Revista Historia y Sociedad* 46 (2024): 214-241. DOI: <https://doi.org/10.15446/hys.n46.110119>.
- Arrighi, Giovanni. “Peripheralization of Southern Africa, I: Changes in Production Processes”. *Review III*, 2 (1979): 161-191.
- Pérez, Edmundo. “Los ferrocarriles y el desarrollo regional y urbano de Colombia”. *Revista Bitácora Urbano – Territorial* vol., 2 (1998): 1-12. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4008123>.
- Martínez Botero, Sebastián. “El imaginario civilista en los parques del centro de Bucaramanga”. *Revista Cultural de Santander* 4 (2009): 44-65. <https://revistas.uis.edu.co/index.php/revistasantander/article/view/2243>.
- Mayoral Campa, Esther. “Estaciones de ferrocarril. Arquitecturas de síntesis”. *Revista de Historia y teoría de la Arquitectura* 10 (2016): 31-83. <http://hdl.handle.net/11441/40411>.
- Roca Meisel, Adolfo, María Teresa Ramírez y Juliana Jaramillo. “Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el período 1920-1950”. En *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial* n°34 (2014): 1-51. Recuperado de: https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/chee_34.pdf.
- Otero Uribe, Piedad Lucía. “La historia de la prostitución en Bucaramanga”. *Revista UIS Humanidades* 38 (2010): 67-86. <https://revistas.uis.edu.co/index.php/revistahumanidades/article/download/2226/2586/6453>.
- Torregrosa Jiménez, Norhys Esther, y Rodolfo Torregrosa Jiménez. “Violencia política colombiana: algunas pistas para su entendimiento”. *Revista Verba Juris* 30

(2013): 83-94.
<http://revistas.unilibre.edu.co/index.php/verbaiuris/article/view/2164/1643>.

Fuentes electrónicas

- Biblioteca Virtual del Banco de la República. “Ferrocarril del Norte (1889-1935)”. Banco de la República. Accedido 4 de febrero de 2025. https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/ferrocarril_norte.htm.
- Ferrocarriles Nacionales de Colombia. “Breve historia del ferrocarril colombiano y universal”. Historia del ferrocarril. Accedido 19 de octubre de 2024. <https://www.fenoco.com.co/index.php/quienes-somos/historia-de-ferrocarril>.
- Hernández, Claudia Patricia. “Las estaciones del ferrocarril en el siglo XX, estilos e influencias”. Barepcultural, 9 de octubre de 2023. <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-343/las-estaciones-del-ferrocarril-en-el-siglo-xx-estilos>.
- Pinzón Rivera, José Alexander. “Estaciones del ferrocarril en Colombia, 1850-1920”. Banrepcultural, 9 de marzo de 2022. <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-343/estaciones-del-ferrocarril-en-colombia-1850-1920>.
- Sitio de archivo de la presidencia 2002-2010. “Presidente de la República de Colombia”. Presidencia de Colombia. Accedido 17 de febrero, 2025. <http://historico.presidencia.gov.co/asiescolombia/presidentes/48.htm>.