

# HISTORIA DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA

Por  
**José Alejandro García Quintero**  
Coordinador del Grupo Legal Marítimo-Dimar

Fotografías: El Heraldo  
Secretaría de Cultura de Barranquilla

Puerto de Santa Marta.



El crecimiento del transporte a través de la historia ha complementado y jalonado el avance de disciplinas como la ingeniería, fundamental en la construcción de infraestructura y avance de los equipos del transporte, de hecho su especialización en la materia del transporte ha visto el nacimiento de las ingeniería Naval, Aeronáutica, Portuaria y Espacial, entre otras.

Así mismo, el derecho se ha alimentado ávidamente del transporte, en su intento por armonizar los

mecanismos de intercambio, el nacimiento del comercio, el establecimiento de los títulos valores, los seguros y las aduanas, surgen del intercambio de mercancías trasladadas en diferentes medios de transporte.

Sin embargo, no fue completamente ajena a la influencia de civilizaciones y culturas que desde épocas prehispanicas contribuyeron al desarrollo de caminos, vías navegables e intercambio de productos principalmente agrícolas, aunque de forma muy elemental.



### Primeros albores: la América Prehispánica

Diferentes autores describen esos albores del transporte en la época prehispánica, principalmente a pie y utilizando las vías fluviales:

*En la época prehispánica las diversas culturas que habitaron nuestro país tuvieron como principal factor en contra del transporte de largas distancias a la geografía de la zona. Lo accidentado de la geografía peruana no permitía el transporte más allá de cortas distancias, esto sumado a la inexistencia de animales que transporten carga y personas, y al desconocimiento de cualquier otra forma de transporte limitó mucho la movilidad de los grupos humanos de la época. Además, como consecuencia de esto el comercio no tenía la importancia que sí poseía en otras partes del mundo. Los pueblos prehispánicos eran autosuficientes, en especial los incas, como lo sustenta la teoría del control de pisos ecológicos; por ello, no necesitaban moverse de su sitio salvo cuando el inca les ordenaba realizar la mita y para ello se contaba con la mejor infraestructura: Los Caminos del Inca. Estos caminos permitían que las personas se movilizasen de un lugar a otro a través de la geografía accidentada de Los Andes; además, contaba con los famosos "tambos" que servían de refugio a lo largo del camino. Cabe aclarar que los caminos no fueron hechos solo por los incas, sino que ya estaban contruidos por las anteriores civilizaciones y estos últimos los perfeccionaron. Además, estos caminos permitieron un mayor control del territorio incaico ya que permitía un eficaz desplazamiento a lo largo del Tahuantinsuyo.<sup>1</sup>*

Ya en otrora, los animales de carga eran comunes en algunas culturas, no obstante su capacidad era muy reducida, dado que las llamas o vicuñas no contaban con gran volumen muscular, ni resistencia al peso. De allí que no existieran carruajes ni movimiento generalizado de animales por vías como el Camino del Inca, sino que principalmente se centraran en recorridos a pie.

*El uso de la llama como animal de carga data desde tiempos antes de los incas. Por ejemplo, en el centro de Chan Chan, capital del imperio Chimú, se ubicaban dos terminales caravaneros, donde más de 600 individuos tenían a su cargo el transporte a lomo de llama de bienes suntuarios y de subsistencia desde y hacia la urbe. Por otro lado, no solo se la usaba como animal de carga, ya que poseía una fisiología más resistente que los demás camélidos, sino que se aprovechaba su carne secada al sol como alimento*

*y su lana para hacer prendas comunes. Se decía que la riqueza de los incas se fundaba en el acceso a tres fuentes de ingresos: la fuerza de trabajo, la posesión de tierras y la ganadería estatal. Esta última supuso la crianza de camélidos que fueron de vital importancia para alimentar y vestir al imperio.<sup>2</sup>*

### La llegada del conquistador, los navíos y el caballo

El descubrimiento del continente, por parte del aventurero italiano Cristóbal Colón, fue la respuesta al desafío de encontrar nuevas rutas de comercio con las Indias:

*Cuando Colón comenzó a proponer la búsqueda de una ruta al oriente por el Atlántico, su idea no carecía del todo de antecedentes, y era ya aceptada entre los geógrafos y astrónomos de la época la vieja teoría griega de la esfericidad de la Tierra. Pero no es de extrañar que los portugueses, que estaban a punto de encontrar una ruta por la costa africana, no mostraran mucho interés, ni que los españoles encontraran dificultades prácticas y de oportunidad al proyecto. Los problemas prácticos residían esencialmente en la posibilidad de realizar por alta mar un viaje tan largo como se suponía sería la expedición a las Indias Orientales. Pero el arte de la navegación había hecho notables avances durante la época. La cartografía había progresado bastante, especialmente impulsada por el trabajo de los geógrafos autores de los portuarios, mapas muy detallados de las costas conocidas hasta entonces; la navegación atlántica en alta mar había sido emprendida por vascos y portugueses, que en sus viajes al África se alejaban bastante de la costa para aprovechar mejor los vientos y corrientes. La carabela, el navío que se utilizaría en los viajes del descubrimiento de América, había sido perfeccionada durante el siglo XV por los portugueses. España, por su parte, tenía pleno dominio de estos avances y técnicas, y contaba con una amplia población de hábiles marineros, muchos de ellos con experiencia en viajes en el Atlántico. La única dificultad aún no resuelta estaba en la imposibilidad de determinar con alguna precisión la longitud de una nave en alta mar, por la ausencia de cronómetros suficientemente precisos, y de aprovisionar buques del tamaño existente para un viaje cuya duración podía ser muy larga: la audacia de Colón resultó favorecida por sus cálculos de que Asia estaba mucho más cerca de Europa por el Atlántico de lo que estaba en realidad, error que no compartían los escépticos geógrafos españoles llamados a opinar sobre su viaje.<sup>3</sup>*

<sup>1</sup> <https://transportesenlahistoria.wordpress.com/2010/11/09/transporte-en-la-epoca-prehispanica/>

<sup>2</sup> <https://transportesenlahistoria.wordpress.com/2010/11/09/transporte-en-la-epoca-prehispanica/>

<sup>3</sup> <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/hicol/hico2.htm>



Durante esta aventura se destaca la utilización de navíos de gran calado como las carabelas, las cuales eran apertrechadas para travesías de varios meses, con víveres y agua, recorriendo aguas inhóspitas y no transitadas por los españoles.

*Las tres carabelas. Tras firmarse las capitulaciones de Santa Fe, el 17 de abril de 1492, en pocos días se reunieron dos millones de maravedíes y se armaron dos carabelas, la Pinta y la Niña, y una nao, la Santa María, que partieron de Palos de la Frontera rumbo a San Sebastián de la Gomera, el 3 de agosto de ese mismo año. Eran estos unos navíos pequeños y fuertes, capaces de alcanzar con buen tiempo velocidades de seis o siete nudos y que, cuando amainaba el viento, podían ser impulsados a fuerza de remos sin excesiva dificultad. Cada uno tenía un solo camarote para el capitán, pues la tripulación dormía en cubierta. Una vez al día, en un pequeño horno instalado en el centro del barco, se guisaba una comida caliente con gran provisión de ajo. El tiempo lo iban marcando relojes de arena de media hora, a los que regularmente daban vuelta los grumetes. Componían la tripulación de las tres naves unos noventa hombres, incluyendo tres médicos, un despensero, un intérprete y un representante de la reina que llevaba la cuenta del oro y de las piedras preciosas que había a bordo.*<sup>4</sup>

Solo hasta la llegada de los españoles, principalmente, se da la introducción del caballo y otras bestias de carga, no obstante los viajes hacia el centro del país se realizaban principalmente por ríos:

*Por otro lado, no solo se utilizaban medios de transporte terrestre sino que también existían las llamadas balsas de totora que se empleaban en el lago Titicaca, mayormente para la pesca en dicho lugar. Además, esto no solo se vio en el altiplano, también existían canoas hechas de troncos huecos de árboles*

*que se utilizaban en la costa igualmente para la pesca o la navegación.*<sup>5</sup>

El caballo, medio de transporte y carga introducido por los moros durante su ocupación a Europa, el cual trajo consigo la expansión del Imperio Español ante la maravilla de los aborígenes que vivían en nuestras tierras:

*Los caballos comienzan a llegar al Nuevo Mundo en el segundo viaje de Colón en 1493 a la isla La Española, hoy República Dominicana. Los caballos encuentran allí un hábitat propicio y se multiplican en una forma más fecunda que en España; allí se inicia el primer centro de cría de caballos en América. De La Española se distribuyen los caballos a Cuba, Puerto Rico, Colombia y Perú.*

(...)

*Las nuevas condiciones de hábitat, la alta consanguinidad y la selección, dieron como fruto un caballo de mejor calidad, como consecuencia no solo del esplendoroso hábitat que encuentran no solo en el Caribe, Puerto Rico, Colombia y Perú, sino que nuestros antiguos comienzan a cuidar esa nueva raza que usaban para recorrer grandes distancias, y ellos necesitaban sentir y tener en la silla, un caballo que desplazara mucho pero que fuera muy suave, para sus largas jornadas de recorrido. En esa época les tocaba recorrer a caballo por ejemplo desde Santa Marta hasta Bogotá, hasta los Llanos Orientales, hasta Popayán, hasta Ecuador, hasta Perú. Entonces se criaban caballos que les sirvieran a ellos; y así seleccionan un caballo muy suave y lo siguen seleccionando a través de los años.*

*Los caballos desembarcaron en La Española; luego llegan a Colombia y después bajan al Perú, pero el país donde realmente se desarrollan los caballos es Colombia.*<sup>6</sup>

Muelle  
Puerto Colombia.



<sup>4</sup> <http://www.biografiasyvidas.com/monografia/colon/fotos3.htm>

<sup>5</sup> <https://transportesenlahistoria.wordpress.com/2010/11/09/transporte-en-la-epoca-prehispanica/>

<sup>3</sup> <http://equinosudec.blogspot.com.co/p/historia-de-los-caballo-en-colombia.html>



La introducción de este animal, además de su eficiencia en el campo de batalla y su capacidad para afrontar grandes distancias, permitió a los conquistadores adentrarse en el territorio colombiano de manera eficiente y efectiva. De igual forma, se adecuaron vías de infraestructura que permitieron al español adentrarse en la quebrada geográfica.

No obstante y como podría pensarse, la conquista del territorio colombiano no fue totalmente por vía terrestre; los ríos, como ya se indicó con anterioridad, permitieron el desarrollo de importantes campañas conquistadoras, como las de Sebastián de Belalcázar, Nicolás de Federmán y Gonzalo Jiménez de Quesada, los cuales coincidieron en su arribo a la Sabana de Bogotá luego de agotadora travesía desde el puerto de Santa Marta.

*Cuando tres aventureros, Belalcázar, Jiménez de Quesada y Federmán se encuentran inesperadamente en Santa Fe, en vez de resolver sus pretensiones por las armas, regresan juntos a España para que la Corte determine sus derechos. Con este viaje comienza la historia del transporte en Colombia.*

*De este viaje, que emprenden al despuntar mayo de 1539, sabemos varias cosas: 1. Que bajaron de la Sabana a caballo a Guataquí (al Norte del actual Girardot). 2. Que allí se embarcaron en piraguas y tuvieron que salvar los raudales de Honda. 3. Que llegaron a Cartagena a comienzos de junio de 1539.*

*Descontando los trayectos terrestres, navegaron unos 1.000 kilómetros en un mes. En consecuencia, se puede hablar de diez a doce horas diarias de piragua (porque no se navega de noche) para avanzar unos 33 kilómetros por día.*

*En cambio, remontar el río demoraba, por lo menos, más del doble del tiempo, porque en vez de ir a la merced de la corriente hay que avanzar a golpes de pértiga. Rafael Gómez Picón calcula que de Cartagena a Honda se tardaba hasta 60 días en piragua, es decir, unos 17 kilómetros diarios.<sup>7</sup>*

## La Colonia

Queda absolutamente claro de desarrollo de la historia de Colombia que el río Magdalena adquiere un papel preponderante, como principal vía de comunicación entre el Caribe colombiano, con ciudades importantes como Cartagena y Santa Marta, y su unión con el altiplano central.

La referencia de varios historiadores es interesante, las mayoría de ciudades y poblaciones empiezan a fundarse alrededor o en las cercanías de este importante río, Mompo, Barrancabermeja y Honda, que será considerado como el puerto de Bogotá por su cercanía con el centro del país<sup>8</sup>.

De igual forma, de las lecturas históricas no se genera un gran desarrollo de infraestructura terrestre, los caminos reales pasan de ser los propios recorridos a pie por los indígenas a adaptaciones para los animales que llegaron con los españoles, que principalmente servían de vías para llegar como ya se indicó al río Magdalena.

*Un camino real español se diferencia del camino de los indios en que van a transitarlo, además de los hombres, los caballos, los bueyes, las mulas... y los indios cargueros. Con los españoles va a llegar también la rueda, pero el camino real no va a ser carretable sino mucho tiempo después, en el altiplano y ya en la república. Será un camino real republicano. Los caminos reales más importantes serán de herradura y llegar a un puente de arcos romanos como el Puente del Común sobre el Bogotá, es cosa ya para los virreyes que llegan tarde. Los primeros caminos reales se parecen más a los de los incas, lo mismo que los primeros puentes. Los puentes de bejucos de los incas son como anteproyectos del de Brooklyn. El colgante de hilos de acero es la reproducción en nuestros tiempos de lo que habían ideado los incas siguiendo la enseñanza de lo que hacen los micos en la selva amazónica. Después de todo, la naturaleza es maestra de confianza.<sup>9</sup>*

Durante toda la colonia y posterior a la independencia no hubo un cambio sustancial en el transporte de mercancías y personas en el territorio nacional, se mantenían las largas travesías por caminos reales ya fuera a pie, a la espalda de indígenas o a lomo de animales de carga, así como los largos y tortuosos trayectos por los ríos Cauca y Magdalena, hasta los puertos de Cartagena y Santa Marta, únicas entradas directas del comercio de y hacia el Viejo Continente.

## La navegación a vapor por el río Magdalena

No obstante lo anterior, existe el precedente de la invención y aprovechamiento de las máquinas a vapor, las cuales influyeron directamente en la construcción y adecuación de equipos especializados. De allí surgen las naves a vapor, cuyo fin principal de propulsión generaría una dinámica diferente en

<sup>7</sup> [https://www.mintransporte.gov.co/info/mintransporte/media/Libro\\_\\_Desarrollo\\_de\\_Transporte\\_en\\_Colombia.pdf](https://www.mintransporte.gov.co/info/mintransporte/media/Libro__Desarrollo_de_Transporte_en_Colombia.pdf)

<sup>8</sup> [https://www.mintransporte.gov.co/info/mintransporte/media/Libro\\_\\_Desarrollo\\_de\\_Transporte\\_en\\_Colombia.pdf](https://www.mintransporte.gov.co/info/mintransporte/media/Libro__Desarrollo_de_Transporte_en_Colombia.pdf)

<sup>9</sup> <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/caminos/introdu1.htm>



las poblaciones ribereñas de los dos grandes ríos colombianos, reduciendo sustancialmente los tiempos de recorrido, aumentando la capacidad y eficiencia del transporte de carga.<sup>10</sup>

Trayectos de meses se redujeron a una semana o menos, haciendo que el vapor fuera el medio con mayor eficiencia en su recorrido desde los puertos marítimos del Caribe hacia el interior del país. La influencia de esta navegación por río se hizo sentir Colombia por algo más de un siglo, la construcción de vapores y la compra de equipos construidos en Estados Unidos, así como el surgimiento de las primeras empresas dedicadas a esta actividad, vieron florecer el río y a sus poblaciones ribereñas.

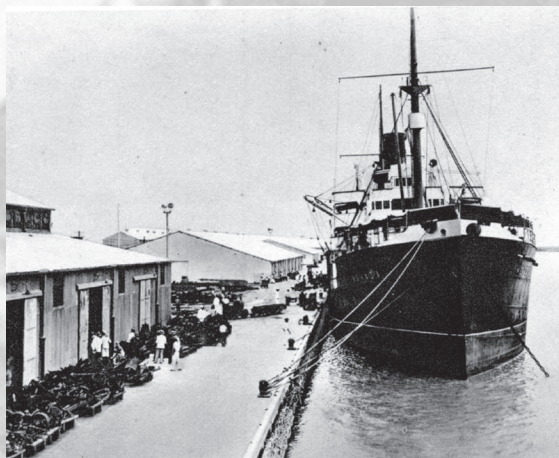
Dicho crecimiento se mantuvo constante hasta la llegada del ferrocarril y los inicios de la infraestructura carretera, que llevaron al olvido a la navegación fluvial por el Gran Río de la Magdalena hasta nuestros días.

## El ferrocarril

Las máquinas a vapor y la necesidad de los pueblos de seguir movilizand o personas y mercancías llevaron a la invención del ferrocarril, hacia los comienzos del siglo XIX en Inglaterra. Dicha revolución rápidamente se masificó en zonas de Europa como Francia y España, así como en Estados Unidos, se destaca que:

*Los ferrocarriles contribuyeron de manera importante a consolidar el desarrollo de las naciones que se embarcaron en su construcción de manera decidida, además estimularon la inmigración y la colonización de grandes zonas; facilitaron el avance de la ingeniería; promovieron el desarrollo del espíritu empresarial, creando oportunidades para canalizar el ahorro público, generando así la formación de grandes empresas comerciales. El tren fue el motor del desarrollo de la mayor economía del mundo, realizando simultáneamente aportes sociales, culturales y políticos.<sup>11</sup>*

Muelle Puerto Colombia.



Muelle Puerto Colombia.

Intendencia Fluvial de Barranquilla.

<sup>10</sup> [https://www.mintransporte.gov.co/info/mintransporte/media/Libro\\_\\_Desarrollo\\_de\\_Transporte\\_en\\_Colombia.pdf](https://www.mintransporte.gov.co/info/mintransporte/media/Libro__Desarrollo_de_Transporte_en_Colombia.pdf)

<sup>11</sup> <http://laotraopinion.net/medios-de-transporte/ferrocarriles-en-colombia/>



El avance de esta industria y la necesidad de los países latinoamericanos de emular aquellos grandes empréstitos, casi todos de iniciativa privada, desembocó en los albores del ferrocarril en Colombia, el cual inicia en 1835, con la expedición por parte del Congreso de las primeras leyes que permitían las concesiones de este medio, principalmente para la ejecución de un trayecto entre Panamá y Portobello -Pacífico y Atlántico-.

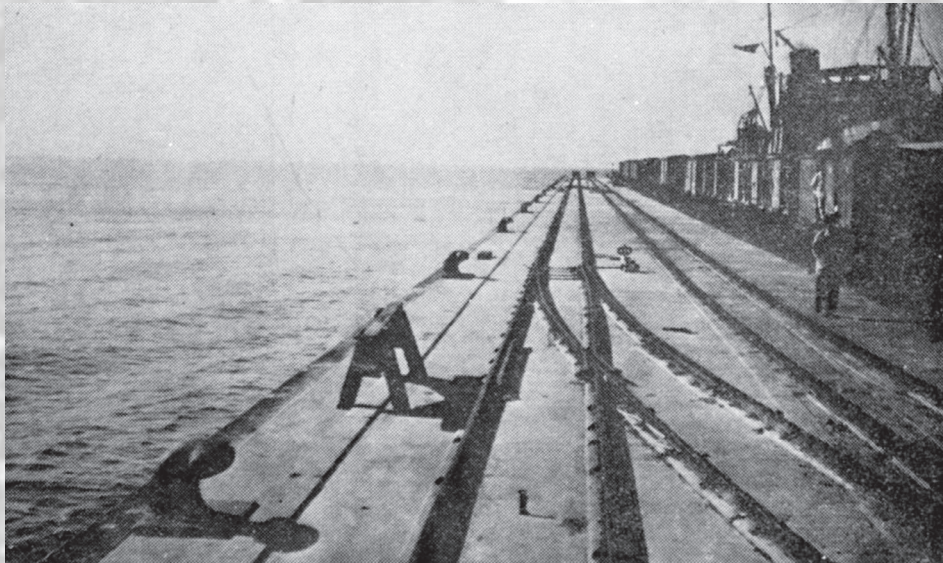
Posteriormente se desarrollaron otros proyectos principalmente hacia el interior del país; no obstante la mayoría de iniciativas se hundían y retrasaban dentro del mundo político nacional, los contratos fallaban, la corrupción abundaba y el desarrollo se detenía.

*Es triste pensar que Colombia en más de 180 años no ha logrado construir siquiera lo que los norteamericanos construyeron durante los primeros 10 años de existencia del nuevo invento, y lo poco que hemos conseguido ha sido a unos costos exorbitantes; el promedio por kilómetro de vía férrea en USA en esa época era de \$33.600, en tanto que en Colombia los costos eran: Bogotá-Zipacquirá \$106.000, Pacífico*

*\$108.000, Girardot \$161.000 y también tenemos el record mundial en costo: \$206.000 pesos oro por kilómetro en el ferrocarril de Puerto Wilches.<sup>12</sup>*

No obstante el desarrollo de los ferrocarriles se mantenía de manera constante en gran parte del mundo, especialmente en Europa, India y China; en Colombia varios sucesos históricos llevaron a su fracaso. Tanto la Guerra de los Mil Días, la asimilación de la tecnología de trocha angosta -muy popular en Estados Unidos-, la falta de interconexión de los sistemas de rieles existentes, así como la imposibilidad estatal de conformar una empresa u organización competente que llevara una adecuada administración, hicieron inviable el sistema tanto operativa como económicamente.

En la actualidad solo se mantienen algunas rutas concesionadas, agrupadas principalmente en la zona Caribe, utilizadas para el transporte de carbón de exportación. Lastimosamente la construcción de infraestructura vial y la incapacidad estatal llevaron al traste con tan importante modo de transporte.



Muelle Puerto Colombia.

### La aviación

La invención de los aeroplanos, el vuelo de los hermanos Wright y la necesidad del hombre de conquistar las alturas llevaron al desarrollo de uno de

los modos más populares y seguros para el transporte: el avión.

Dicho desarrollo no fue ajeno al país y tal como lo escribe la historiadora Karim León Vargas, en su artículo *Historia de la Aviación en Colombia 1911-1950*:

<sup>12</sup> <http://laotraopinion.net/medios-de-transporte/ferrocarriles-en-colombia/>



En 1911 los colombianos tuvieron por primera vez la oportunidad de apreciar de cerca una aeronave gracias a la exhibición atribuida a dos pilotos: el francés Paul Miltgen y el colombiano José Cicerón Castillo. Escritores como Gustavo Arias de Greiff o Gabriel Poveda Ramos señalan que en 1911 un grupo de empresarios colombianos, entre ellos Ricardo Castelo y Edmundo Ramos, miembros del Polo Club de Bogotá, invitaron a la ciudad al piloto francés Paul Miltgen con el fin de realizar exhibiciones de vuelos de acrobacia en un avión tipo Blériot, similar al usado por Louis Blériot en 1909 para cruzar el Canal de la Mancha. No obstante, debido a la altura de Bogotá, 2.640 metros sobre el nivel del mar, el avión no pudo despegar y se estrelló contra una cerca. Terminó colgado del techo del Salón Egipcio en el Parque de la Independencia, y con el fin de recuperar la inversión, los empresarios cobraron la entrada a quienes quisieran ver la máquina estrellada.<sup>13</sup>

Dichos vuelos independientes y aventureros se hicieron recurrentes en los años posteriores, en donde las travesías se hacían más largas y de mayor contenido aventurero. Es así como tenemos los vuelos sobrevolando a Bogotá, Medellín y recorridos de mediano alcance como el viaje hacia Barranquilla.<sup>14</sup>

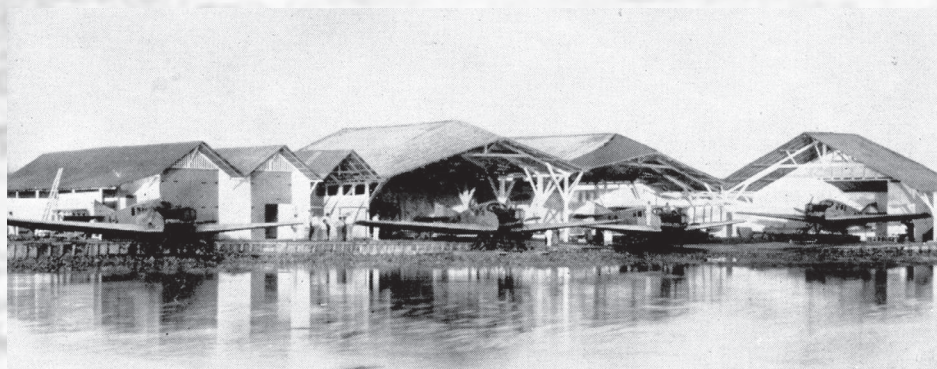
Así mismo se empezaron a presentar algunos vuelos deportivos en diferentes localidades, e ilustres ciudadanos empiezan a pagar boletos para subir a bordo de tan magnífico invento, haciendo recorridos cortos en principio, pero con el paso del tiempo empiezan a convertirse en rutas fijas de tránsito, una de ellas entre Cartagena y Barranquilla.<sup>15</sup>

Finalmente se da el surgimiento de las aerolíneas comerciales, descrito de la siguiente manera por Leidy Clavijo:

*En septiembre de 1919 Guillermo Echavarría Misas recibió un catálogo de los aviones fabricados*

*por la casa de Henry Farman y sus hermanos, pioneros de la aviación francesa. Esta circunstancia hizo que Echavarría Misas motivara a su padre, Alejandro Echavarría, para que con un grupo de amigos conformara la compañía Colombiana de Navegación Aérea. La compañía despegó con cuatro aviones F-40 de cuatro sillas, con cabina descubierta y motor atrás, así como un avión F-60 tipo Goliat, con capacidad para catorce personas. Este era el aeroplano de moda, por haber hecho, sin escalas un vuelo desde la capital francesa hasta Casablanca en África.*

*La historia de la aviación comercial forma parte evidentemente de la historia de la aviación, y se remonta su nacimiento a los instantes posteriores al lanzamiento de los primeros aviones y se puede centrar alrededor de 1910, mediante el vuelo de los primeros aviones encargados de hacer el transporte aéreo de correo, durante la Primera Guerra Mundial. En 1919 nacen las primeras compañías aéreas, que en nuestros días siguen volando en los cielos del mundo, son: KLM (Países Bajos), en Europa, Avianca (Colombia), en América esta tuvo inicio en una de las principales ciudades de Colombia, Barranquilla, donde empezó con el nombre de Sociedad Colono-Alemana de Transporte Aéreo (Scadta) y desde 1940 se llamó Aerovías Nacionales de Colombia S.A., ya en 2006 Aerovías del Continente Americano S.A. conocida internacionalmente como Avianca. Cabe destacar que en 1939 la compañía PanAm ya hacía rutas entre el océano Atlántico y el Pacífico, transportando de forma combinada pasajeros y correo, un ejemplo de aviación comercial de estos primeros tiempos fue el Boeing B40 que operó entre San Francisco-Chicago cuando la joven compañía aérea Boeing Air Transport Inc., habiéndose convertido en la década de los 30 en la compañía líder de este servicio mediante el hidroavión denominado Boeing 314 Clipper.<sup>16</sup>*



Antiguas instalaciones de SCADTA en Barranquilla, hoy ENSB.

<sup>13</sup> <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/diciembre2011/aviacion>

<sup>14</sup> <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/diciembre2011/aviacion>

<sup>15</sup> Guillermo Echavarría Misas, La Aviación en Colombia.

<sup>16</sup> <https://prezi.com/ar8zqdh5nfme/historia-de-la-aviacion-en-colombia/>



Las empresas aéreas en Colombia han tenido un importante desarrollo, han tenido que lidiar con un mercado constante y dominado por aerolíneas de gran envergadura como las europeas. Avianca se convirtió lentamente en un referente de Colombia en el mundo, no obstante haber empezado como una industria familiar, se fue desarrollando en el tiempo hasta su venta al Grupo Sinergy.

Otras aerolíneas se han visto surcar los cielos del país, lastimosamente han desaparecido por diferentes circunstancias: Aerotal, SAM, ACES, Aires, Aerocondor. Así mismo en la actualidad Colombia se ha convertido nuevamente en un referente de aerolíneas internacional prestigiosas, dada la modernización de su infraestructura aérea y el impulso económico del país.

Es así como actualmente se puede prácticamente volar a cualquier destino del mundo desde Colombia, con las principales empresas, teniendo uno de los aeropuertos de mayor tráfico de personas en el continente, El Dorado, y presagiando un gran futuro en ciudades intermedias.

### El automóvil

*Una historia sobre ruedas. La Bogotá de 1903 recibió desbaratado el segundo automóvil que conoció el país. Rearmado fue exhibido por primera vez a la cabeza de un desfile con visos de carnaval.*

*El reluciente Cadillac último modelo, hecho en USA, fue importado por Ernesto Duperly, un aficionado a los automotores que por aquel entonces llevaban poco más de una década causando sensación en el mundo.*

*El desfile multitudinario se hizo desde la estación de La Sabana hasta las calles céntricas de la Santafé de Bogotá, y el moderno vehículo mereció a lo largo del recorrido los aplausos y las miradas de los curiosos.*

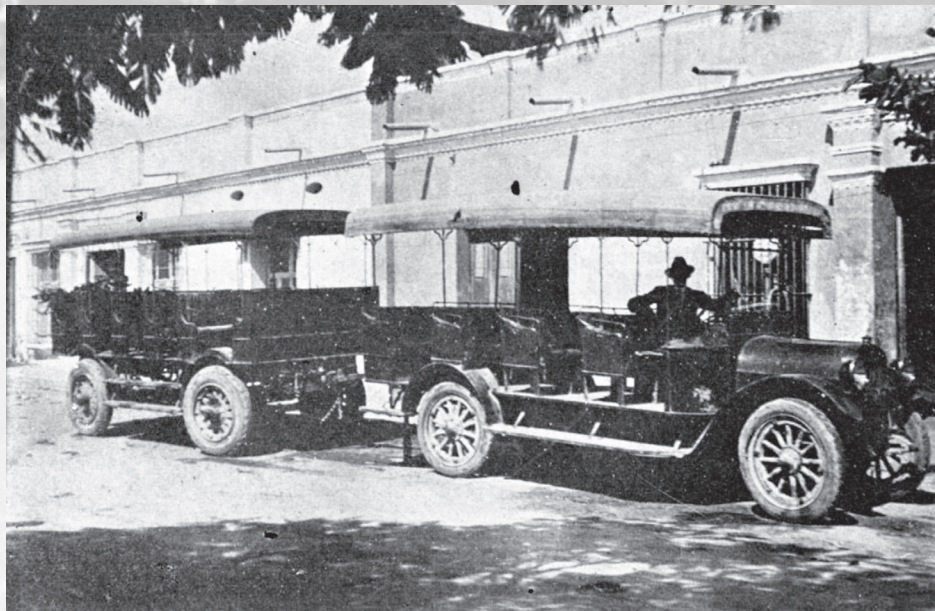
*Empero, no fue ese el primer automóvil que tocó tierra colombiana. Las investigaciones hechas por los aficionados de autos en Colombia, señalan que fue Medellín a donde fue a parar el De Dion Bouton, un elegante carro francés.*

*El rico y famoso antioqueño Juan de Dios Amador importó de Francia el flamante vehículo, con chofer uniformado a bordo y el equipamiento para lucirlo al mejor estilo europeo. El carro tenía un motor novedoso que le permitía desplazarse a la gran velocidad de 50 kilómetros por hora y una sombrilla para la protección de los pasajeros.*

*En ese entonces, Medellín tenía carro pero no tenía talleres. Y la delicada estructura del aparato no soportó mucho tiempo los rigores del terreno. Entonces el vehículo se varó y el chofer a Francia regresó.*

*Presidente motorizado. Ernesto Duperly fue la persona encargada de traer el tercer vehículo al país, esta vez para el disfrute de quien por esa época era arzobispo de Bogotá. Momentos después el mismo Duperly, trajo a Colombia el cuarto automóvil, que fue a la vez, el primer auto presidencial.*

*Con la adquisición, el presidente Rafael Reyes se convirtió en el primer mandatario con carro propio. Se*



Centro de Barranquilla.



*trataba de un Fiat descubierto, de gran tamaño y a cuyo volante el mandatario inauguró la carretera a Santa Rosa de Osos (Boyacá), su tierra natal.*

*El automóvil llegó al pueblo, pero nunca regresó porque la incipiente carretera, quizá la primera intermunicipal en el país, acabó con los resortes del carro. Un Cadillac importado poco después fue el segundo carro del jefe de Estado con el que se registró en las calles del centro de Bogotá el primer accidente de tránsito de que se tenga historia. La víctima un hombre que no logró eludir un brusco viraje del carro, estuvo a punto de morir aplastado cuando el chofer perdió el control del vehículo y fue a estrellarse contra la fachada de una casona.*

*Por ese entonces, como hoy, la gasolina era importada. Llegaba de los Estados Unidos en cubos de lata, los mismos que se colgaban al carro para realizar viajes largos y suplir las faltas de gasolineras.*

*Finos y de combate. Pasada la Primera Guerra Mundial se incrementó la importación de vehículos y abundaron los herreros que cambiaron de oficio y se volvieron mecánicos y distribuidores de repuestos e insumos, es decir, nacieron las primeras servitecas.*

Posterior a esto y ante una alta influencia norteamericana, las ciudades colombianas adoptaron al automóvil como el principal equipo de transporte, tanto individual, como de pasajeros, pero en especial de carga.

Ante el fracaso de otros modos, la navegación por el río Magdalena y los ferrocarriles, la única manera de sacar los productos agrícolas desde el centro del país, es a través de vehículos automotores, que se mueven por improvisadas carreteras destapadas, recorriendo verdaderas odiseas para llegar a su destino.

Una vez finalizó la Segunda Guerra Mundial, el país se somete a varias circunstancias que marcan

un cambio total en la infraestructura vial, entre ellos el aumento del parque automotor, como resultado de la recuperación económica de los países que se encontraban en conflicto, así como una necesidad de movilización a los centros de demanda de los productos que se generaban dentro de la economía interna.

Lo anterior lleva en la década de 1950 a 1960 a un crecimiento de la infraestructura vial, la construcción de vías urbanas y regionales que interconectaron los principales centros de producción. No obstante, dicha tendencia de crecimiento de obras no se mantuvo en el tiempo, dado que empezó a evidenciarse un especial retraso en comparación con otros países de la región.

La total dependencia del medio carretero y del automóvil, así como su dependencia directa de los precios de los combustibles fósiles ha afectado el crecimiento de la economía, dado que los costos de operación del transporte terrestre en comparación con otros son mayores.

Así mismo, las ciudades colombianas han empezado a crecer de manera desmedida respecto a sus parques automotores, la baja en los precios de vehículos, la llegada en masa de las motocicletas y la ausencia de gestión por parte de los municipios para la ampliación de sus mallas viales ha llevado al actual caos, que se trata de resolver con alternativas masivas de mediano impacto como los *Bus Rapid Transit* (BRT, por sus siglas en inglés), cuyo uso se ha popularizado en las principales ciudades.

No obstante lo anterior, durante los últimos años se ha visualizado una mejora en la infraestructura terrestre, como resultado de la inversión privada y los mecanismos de inversión que diseñó el Gobierno. Si bien se espera contar con una red vial de doble calzada que soporte el tránsito terrestre de mercancías, lograr un nivel aceptable de desarrollo y optimización de la gestión, llevará un poco más de tiempo en su implementación.

## Referencias

- Echavarría Misas, Guillermo. La Aviación en Colombia.  
Pérez, Gerson Javier. La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia. Banco de la República. 2005.  
Sanín Alvear, José. Desarrollo del Transporte en Colombia (1492-2007).

## Webgrafía:

- <https://transportesenlahistoria.wordpress.com/2010/11/09/transporte-en-la-epoca-prehispanica/>  
<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/hicol/hico2.htm>  
<http://www.biografiasyvidas.com/monografia/colon/fotos3.htm>  
<http://equinosudec.blogspot.com.co/p/historia-de-los-caballo-en-colombia.html>  
<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/caminos/introdu1.htm>  
<http://laotraopinion.net/medios-de-transporte/ferrocarriles-en-colombia/>  
<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/diciembre2011/aviacion>  
<https://prezi.com/ar8zqdh5nfme/historia-de-la-aviacion-en-colombia>  
<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-319596>