



SELLO EDITORIAL
EJÉRCITO NACIONAL

BOLETÍN

CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DEL EJÉRCITO - 2025

Autor

Daniela Gómez Mesa

TC. Mariano Augusto Sánchez Valcarcel

Director del Centro de Estudios Históricos del Ejército

TE. María Camila Otálora Parra

Oficial de Socio-humanística militar - Centro de Estudios Históricos del Ejército

TE. Diana Karolina Saavedra Sánchez

Oficial Difusión Académica - Centro de Estudios Históricos del Ejército

Rossangélica Peralta Parra

Asistente editorial - Centro de Estudios Históricos del Ejército

Stefanny Paola Bernal Melo

Diseñadora gráfica - Centro de Estudios Históricos del Ejército

Sugerencias y comentarios:

cehej@buzonejercito.mil.co

Historia Militar

La influencia de la ingeniería militar en la construcción de ferrocarriles

La ingeniería militar, desde sus orígenes, ha estado ligada al desarrollo de infraestructuras de transporte en Colombia, esta relación se manifiesta en la construcción de un sistema ferroviario que no solo facilitó el movimiento de tropas y suministros, sino que también se convirtió en un motor de progreso económico y social. Es interesante observar cómo la entrada a la modernidad nacional se realizó a través de los ferrocarriles y la ingeniería militar como parte de un proyecto modernizador del Estado.

La formación y profesionalización de los ingenieros, puede decirse inició en 1846, cuando se estableció formalmente el cuerpo de zapadores militares, marcando con esto el punto inicial de la formación de esta fracción del arma de ingenieros con el propósito de fomentar la construcción de obras públicas. El entonces presidente, el General Tomas Cipriano de Mosquera, expidió una ley el 2 de mayo de 1845 mediante la cual autorizaba al poder ejecutivo organizar el cuerpo de zapadores (Prado, 2019, p.97).

Este grupo de zapadores inició sus operaciones en el suroccidente del país, en el estado de Popayán, donde, entre septiembre y octubre de 1846, el Batallón n.º 1 de Zapadores abrió el camino hacia Moscopán por Puracé, una misión encomendada por el general Lorenzo Estévez, entonces jefe militar de la provincia de Popayán. (Prado, 2019, p.137). Las decisiones de Mosquera buscaban involucrar al personal militar en el proyecto de conectividad vial del país. Para ello, transformó algunos cuerpos de armas tradicionales en zapadores, como el Batallón de Infantería n.º 2 "Mutis", que cambió su misionalidad para dedicarse a la construcción de caminos y diversas obras públicas.

¿Ingenieros zapadores?

Ahora bien, la ingeniería militar en Colombia está ligada al desarrollo de la infraestructura del país, particularmente en el ámbito ferroviario. La misma organización del ejército se hizo en función de estas necesidades, comenzando por la formalización del nombre institucional: Ejército Nacional. Esta denominación, que fue establecida mediante el Decreto 607 de 1886, estableció el nombre de la fuerza armada en servicio activo de la República, así como su estructuración. En este mismo Decreto se establece la composición de cada división y batallón del Ejército con su función, como puede observarse en el artículo 5, en el cual se cambia la misionalidad del Batallón No. 23 de Infantería al recibir el nombre de Batallón No. 24 de Zapadores (Decreto 607 de 1886).

Si bien los zapadores desempeñaron un papel crucial en la apertura de rutas para el tránsito de tropas y armamento durante la Campaña de Independencia, como se ha mencionado hasta el momento, su legado no terminó con la consolidación de un gobierno republicano, más bien, se convirtió en una figura fundamental para el desarrollo nacional. En este punto es importante diferenciar el zapador que actuaba en el marco de la independencia del cuerpo de zapadores consolidado en la época republicana, ya que, si bien le fueron asignadas funciones similares a las que desempeñaba anteriormente, no era la única figura que pertenecía al cuerpo de ingenieros.

Para finales del siglo XIX, el cuerpo de ingenieros mantenía la división colonial, es decir, estaba conformado por: artilleros, zapadores y pontoneros, cada uno con una función específica que debía cumplirse de acuerdo con las reglas estipuladas para su arte (Ley 35 de 1881, p. 99). Basándonos en esta división, se entiende que los zapadores no eran la única fracción del ejército encargada de las obras públicas, ni tampoco eran la única sección del cuerpo de ingenieros. Además de las tres mencionadas al inicio de este párrafo, existía en esta arma el cuerpo de minadores, encargados de activar explosivos en los casos que fueran requeridos.

Según el Código Militar de los Estados Unidos de Colombia, expedido en el año 1881, existe una diferencia entre la división y el cuerpo del ejército, la cual radica en que, mientras la división es una unidad de acción o una unidad táctica, el cuerpo del ejército es una unidad de combinación o una unidad estratégica. Así pues, la división comprende aquellos elementos de combate como municiones, atención, cuidado de los heridos y la reserva de víveres, mientras que el cuerpo del ejército requiere de todos los elementos que exigen y permiten las combinaciones que aseguran los movimientos (Ley 35 de 1881, p. 99).

Basándonos en esta definición, el cuerpo de ingenieros se caracteriza por ser un eje articulador de funciones que aseguran los movimientos de las tropas. En el caso de los zapadores, les fue asignado toda clase de servicio relativo al material de sitio y a las obras de fortificación (Art.

166, *Ibid.*). En este punto, es posible identificar la necesidad de recurrir a otra especialidad para la construcción de las vías férreas, motivo por el cual se establece un arma de tren que, junto con las armas de artillería y caballería, eran las encargadas de las actividades operacionales del ejército. Entre estas actividades estaban aquellas relacionadas con la construcción de elementos consustanciales a los ferrocarriles, tales como: estaciones, puentes, viaductos, muelles, puertos fluviales y marítimos, sistemas de cables aéreos, talleres, bodegas, casas para los trabajadores, entre otros.

¿Cómo se proyectaron las líneas férreas en Colombia?

Es importante entender que los ferrocarriles son consecuencia de los caminos que existían desde antes de la conquista española. La forma en la que se proyectó su construcción se basó principalmente en los recorridos que hicieron al momento de su llegada Gonzalo Jiménez de Quesada, Sebastián de Belalcázar y Nicolás de Federmann. Jiménez de Quesada ingresó al territorio por el río Magdalena, cruzando el río Opón; Belalcázar lo hizo desde Neiva hacia el Magdalena, y Federmann llegó a este mismo punto desde el Meta. Curiosamente, estas fueron las mismas rutas por donde se construyeron las primeras líneas férreas nacionales, como el Ferrocarril del Oriente, el Ferrocarril de la Sabana, el Ferrocarril de Cundinamarca y el Ferrocarril del Norte (Escobar, 2021).

Por esta coincidencia entre la proyección del desarrollo ferroviario y los caminos coloniales, el desarrollo de este medio de transporte se concibió desde el río Magdalena, elegido como eje articulador y comunicador entre el norte y el sur del interior del país. Esta perspectiva dificultaba la construcción de las líneas férreas debido a la compleja geografía nacional, por lo que fue necesario buscar soluciones alternativas para la construcción de estas.

Los cables aéreos funcionaban como una alternativa para la construcción de los ferrocarriles, ya que facilitaban el transporte de materiales y el personal para su obra. Este sistema fue usado especialmente en regiones con caminos ubicados entre las montañas, como el cable aéreo de Manizales-Mariquita por donde trasladaron el material para construir el ferrocarril de Antioquia.

Ahora bien, dado que los ferrocarriles fueron construidos de manera simultánea y era necesario capacitar a la ciudadanía en conocimientos de ingeniería civil, el ejército fue visto como una organización clave para articular esta necesidad. Por un lado, proporcionaba personal con conocimiento del territorio adquirido a través de la guerra; por otro, capacitaba a sus miembros para asumir las nuevas funciones asignadas en la construcción de infraestructura.

Ingenieros civiles y militares

Ingenieros civiles y militares como Juan Nepomuceno González, Manuel H. Peña, Abelardo Ramos, Manuel Ponce de León, Modesto Garcés, En-

rique Morales e Indalecio Liévano fueron los primeros egresados del Colegio Militar, los primeros integrantes de la Sociedad Colombiana de Ingenieros y los planeadores de las primeras líneas de los ferrocarriles nacionales. Una vez terminada la Guerra de los Mil Días, el gobierno organizó al ejército en cinco divisiones y asignó batallones de ingenieros a las tres primeras. La I División contó con el Batallón de Ferrocarrileros Mejía, mientras que la II División incluyó el Batallón de Ferrocarrileros de Albán y el Batallón de Ferrocarrileros Soubllette (Greiff, 2017).

Años más tarde, en 1909, el General Rafael Reyes, entonces presidente, incluyó en su proyecto de profesionalización del ejército la activación de tres batallones más de ferrocarrileros, asignándoles la misión de garantizar la locomoción, explotación y el mantenimiento de las vías férreas, así como de su equipo. Esta misión fue realizada a cabalidad por los personajes mencionados anteriormente, junto con la ayuda del capital extranjero y los avances tecnológicos. Así pues, la construcción de ferrocarriles inició y se desarrolló con los cuerpos del arma de ingenieros, que actuaron como una combinación de fuerzas que impulsaron los avances ferroviarios del país.

La construcción de ferrocarriles, puentes y cables aéreos no solo facilitó el movimiento de tropas y mercancías, sino que también sentó las bases para el desarrollo económico y social del país. Este proceso permitió la integración del campo con las ciudades y los puertos, fortaleciendo la interconectividad cultural y comercial. Este sistema de transporte puede considerarse como el primer paso a la modernidad nacional, uno que marcó la necesidad de articular los proyectos estatales con el Ejército, percibiendo su organización y distribución de funciones en virtud de los proyectos de desarrollo y modernización del Estado.

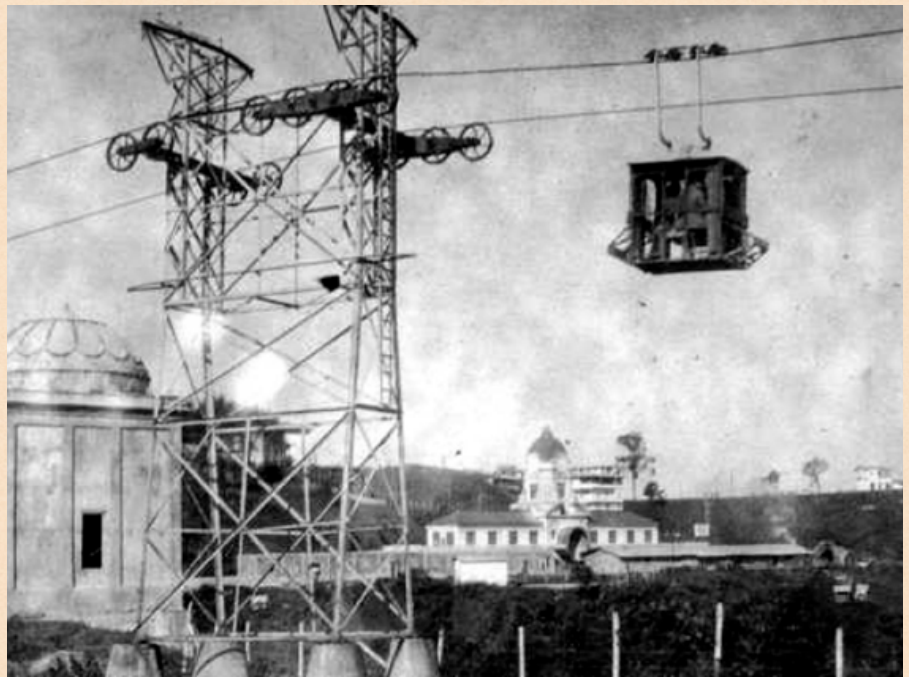


Fuente: Estación Uribe Ángel. (1911). BLAA. Ferrocarril de Antioquia. [Fotografía].

Autor

Daniela Gómez Mesa

Historiadora con enfoque social y cultural. Posee experiencia en investigaciones sobre historia de los conceptos, el siglo XIX hispanoamericano y constituciones. Cuenta con estudios de maestría en geografía, con énfasis en geografía humana y producción cartográfica.



Fuente: Cable Aéreo Manizales-Mariquita. (1922). Radio Nacional de Colombia, RTVC. [Fotografía].

Bibliografía

Arias de Greiff, J. (2017). *Ferrocarriles en Colombia 1836-1930*. La Red Cultural del Banco de la República. Recuperado el 12 de mayo de 2024, de <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-257/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930>

Escobar, O. (2021, abril 27). Una mira a la historia de los ferrocarriles en Colombia. *Uniandinos*. Recuperado de <https://www.uniandinos.org.co/enterate/historia-de-los-ferrocarriles-en-colombia-uniandinos>

Prado Arellano, L. E. (2019). *La organización de los ejércitos republicanos en la Nueva Granada: Provincias del Cauca (1830-1855)* [Tesis de doctorado en Historia Latinoamericana]. Universidad Andina Simón Bolívar.