

P



3.

**Proceso de poblamiento
asociado al Ferrocarril
de Nariño: línea
El Diviso – Tumaco (Colombia)**



Proceso de poblamiento asociado al Ferrocarril de Nariño: línea El Diviso – Tumaco (Colombia)*

Por Harold Medina Garzón**

Resumen: El presente artículo muestra el proceso de creación de nuevos asentamientos asociados al proceso de población del sector denominado como “carretera” del municipio de San Andrés de Tumaco, Nariño, en la región pacífica colombiana. A partir de información recolectada a través de visitas de campo y fuentes secundarias como bibliografía asociada y registros de censos poblacionales del municipio hasta el año 2019, se estudia el impacto generado por el proyecto del ferrocarril de Nariño entre 1924 y 1944, su puesta en marcha y el periodo posterior al funcionamiento del tren. En el contexto del siglo XX, el ferrocarril de Nariño fue una oportunidad de desarrollo, enfocado a la infraestructura, transporte y carga de alcance regional, que no logró consolidarse tal fracaso económico desencadenó en el desmantelamiento físico y borramiento de la memoria colectiva tumaqueña.

Palabras clave: ferrocarril, rural, trópico, Tumaco, Colombia.

Settlement process related to the Nariño Railroad: El Diviso - Tumaco line (Colombia)

Abstract: This article shows the process of creating new settlements associated with the population process of the sector called the “road” of the municipality of San Andrés de Tumaco, Nariño, in the Colombian Pacific region. Based on information collected through field visits and secondary sources such as associated bibliography and census records of the municipality to 2019, is studied the impact generated by the project of the Nariño railway between 1924 and 1944, its commissioning and the period after the operation of the train. In the context of the 20th century, the railway of Nariño was an opportunity for development focused on the infrastructure, transport, and cargo

* Investigación realizada en el marco del acuerdo de cooperación (Proyecto Col 73049) entre Ecopetrol, PNUD y la Pontificia Universidad Javeriana sede Cali en el año 2014.

** Arquitecto docente. Magíster en Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia. Docente de la Facultad de Creación y Hábitat de la Pontificia Universidad Javeriana sede Cali. Correo: haroldmg@javerianacali.edu.co. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1983-5046>

with regional reach, which failed to consolidate due to its economic failure, which triggered the physical dismantling and erasure of the Turaco's collective memory.

Keywords: railroad, countryside, migration, Tumaco, Colombia.

Cómo citar este artículo: Medina Garzón, H. (2024). Proceso de poblamiento asociado al Ferrocarril de Nariño: línea El Diviso – Tumaco (Colombia). *Revista Controversia* (223), pp. 91-118. <https://doi.org/10.54118/controver.vi223.1340>

Fecha de recepción: 03 de agosto de 2023

Fecha de aprobación: 13 de junio 2024

Introducción

Durante el 2019, en el contexto de crisis ambiental y humanitaria del planeta, relacionada, entre otros muchos factores, con la seguridad alimentaria, la baja oferta inmobiliaria, la expansión de la frontera urbana sobre la rural, acompañada de una creciente exclusión de las poblaciones migrantes y explotación indiscriminada de recursos naturales, se revela la necesidad por comprender los procesos de crecimiento urbano en entornos poco estudiados y con altas presiones ambientales y sociales como la región pacífica del departamento de Nariño, Colombia. Zonas con densidades poblacionales intermedias o rurales, como las define ONU Hábitat, presentan escenarios en que se puede identificar y anticipar el impacto del crecimiento urbano sobre entornos naturales vírgenes. En este contexto, toman valor el aporte de las investigaciones relacionadas con la consolidación histórica de la ciudad colombiana, desde una perspectiva morfológica y socio económica, en la cual Jacques Aprile-Gnisset (2016) brindó su aporte donde reconoció al territorio rural como un objeto de estudio fundamental en el ámbito de los estudios urbanos.

Aprile-Gnisset, en su posición como historiador urbano, se caracteriza por una marcada objetividad investigativa en documentos y cartografías, acompañado de un intenso trabajo de campo, enfocado en entrevistas,

en el marco de los fenómenos estudiados, por encima de un simple problema regional o de identidad. Es un crítico de los relatos históricos cargados de intereses particulares, como es el caso de la discusión sobre la fecha de fundación de la ciudad de Cali (Aprile-Gnisset, 2016), posición, en cierta medida, divergente al contexto académico, de las escuelas de arquitectura y urbanismo del país, donde la mayor parte de investigaciones urbanas se centraron en el estudio de la ciudad desde un valor patrimonial y estilístico de sus construcciones y no como un constructo social en el que intervienen procesos políticos y donde la violencia y los procesos de desplazamiento jugaron un papel fundamental.

De forma similar, los estudios urbanos relacionados con el ferrocarril y su impacto en el desarrollo de la ciudad colombiana se pueden considerar como marginales; se descarta que la implementación de este proyecto haya sido uno de los factores que impulsó la exploración y población del territorio “virgen” a finales del siglo XIX y la primera mitad del XX. Los estudios más relevantes del tema están vinculados con la historia económica del país, mientras que la comprensión del fenómeno en las formas urbanas está por estudiarse. Es sabido, de forma anecdótica, que en entornos urbanos el ferrocarril tuvo impacto sobre la consolidación de barrios que conformaron un momentáneo perímetro urbano de las ciudades, caso Bogotá y Cali. Años después estas barreras han sido rebasadas por la continua expansión de la mancha urbana, dejando rastros en la morfología, tales como corredores de movilidad excesivamente anchos, que salvaban los derechos de vía del tren o entornos marginados y empobrecidos. Para el caso del ferrocarril de Nariño, estos impactos se evidencian en los patrones morfológicos de los centros poblados junto al ferrocarril y una constante condición de pobreza, inseguridad y desigualdad para el acceso a servicios básicos en la población.

Generalidades del caso de San Andrés de Tumaco

Las circunstancias históricas de Colombia y del departamento de Nariño, recién creado en 1904, propiciaron la formulación de una red férrea

nacional. El proyecto se propuso durante el primer periodo (1904-1909) de Julián Bucheli como gobernador. En 1905, se propuso hacer posible una obra calificada en la época como “redentora” bajo la premisa de una “administración pública, eficaz y dinámica” (Zarama, 2016).

En 1912, el presidente Carlos Eugenio Restrepo firma la Ley 65 del 6 de noviembre de 1912 que daba vía libre a la construcción en 1914, con una perspectiva esperanzadora, gracias al desembolso por la compra del departamento de Panamá por Estados Unidos en 1903. Este dinero impulsó el desarrollo de la infraestructura ferroviaria en el país y representó para Nariño el desembolso de \$2 400 000 pesos en moneda de la época. El proyecto se frenó por el cambio de gobierno en 1914 y por las circunstancias geopolíticas de la época asociadas con el desarrollo de la Primera Guerra Mundial y sus repercusiones en la economía global.

En 1918, el presidente Marco Fidel Suarez, designa de nuevo a Julian Buchelli como gobernador de Nariño (1918-1922). Los estudios previos fueron contratados por el ingeniero americano Daniel E. Wright, en 1920 (Zarama, 2016): partiría desde la isla puerto de Tumaco, llegaría a Pasto e Ipiales donde se conectaría con el Ferrocarril Transandino del Ecuador y, en una última etapa, hacia el norte con la red del Ferrocarril del Pacífico en Popayán. Este ambicioso proyecto garantizaba la autonomía económica del departamento, pues posibilitaba la salida de la producción de la sierra, conectaría eficazmente al puerto con el centro del país e independizaría, de manera parcial, al departamento de la inestabilidad comercial de la frontera con el Ecuador. Lamentablemente, el proyecto de Nariño no logró conectarse con las estaciones proyectadas en Pasto e Ipiales, como tampoco con los desarrollos del Ferrocarril del Pacífico en el Cauca y Valle del Cauca.

En el año 1924, empezaron las obras en medio de la selva de El Diviso (Zarama, 2016). Su construcción se realizó, bajo los diseños del ingeniero

americano Daniel E. Wright y la dirección del Ingeniero Gabriel Agudelo, sobre un territorio virgen donde no existían poblaciones originales ni lugares donde los trabajadores pudieran pernoctar ni obtener servicio de alimentación. Para ese entonces se construyeron campamentos que, presuntamente en el transcurso de los años, se convirtieron en aldeas por un proceso aditivo de construcciones (Zarama, 2016), tal como sucedió con los castras romanas, que sirvieron como bases primigenias para la fundación de nuevas alrededor del mediterráneo latino (Morris, 1979).

En 1928, el presidente Miguel Abadía Méndez firma la Ley 15 de 1928, donde declaró la vía El Páramo – El Diviso como vía nacional que haría empalme con el ferrocarril de Nariño, cuya administración y dirección estaría encargada la empresa “Ferrocarril de Nariño”, con una partida de \$80 000 pesos de la época para su ejecución. Aunque la ley impulsaba la conexión del tramo con Pasto, Ipiales y Ecuador, la no construcción de esta vía detuvo las futuras etapas del ferrocarril que asegurarían su estabilidad económica y financiera.

Las circunstancias de la construcción de la carrilera se relatan de primera mano en la novela costumbrista de Guillermo Edmundo Chaves, *Chambú* (1946), donde toma lugar en el escenario de la construcción de la línea El Diviso – Tumaco, de la que hizo parte el propio autor

El tramo se da por terminado en 1930, en aquel momento unió al poblado de Agua Clara, a doce kilómetros de la isla de Tumaco, con El Diviso cerca a Ricaurte, en medio de la selva de lo que hoy es el municipio de Barbacoas. Durante su funcionamiento, la estación de El Diviso se conectó con la carretera procedente de Pasto, capital del departamento, y obligaba al transbordo de pasajeros y carga, lo mismo sucedía en Agua Clara, para finalmente llegar por barco a la isla de Tumaco. Lo anterior encareció enormemente los fletes que tenían como destino la ciudad portuaria desde la capital del departamento o el interior del país.

Otro aspecto importante para el territorio en cuestión es el declive económico que sufrió Barbacoas, la cual fue fundada en 1600 durante el periodo colonial como enclave minero de oro, cumplió, hasta bien entrado el siglo XIX, un papel de enlace entre el tortuoso camino que conducía a Pasto (ver figura 1) que, en ocasiones, empleaba cargueros locales para el transporte de carga, con el trayecto final, por el río Telembí hasta el océano Pacífico y el puerto de Tumaco. Esta dinámica se interrumpió, entre otros factores, por la apertura que el nuevo ferrocarril abrió de forma paralela al río Mira en un territorio hasta ese momento despoblado e inhóspito.

Figura 1. Cargueros en la montaña de Barbacoas



Fuente: Manuel María Paz, Pasto, 1853. Tomado del archivo fotográfico del Banco de la República.

Estas nuevas condiciones acentuaron el aislamiento de Barbacoas y modificaron las estructuras de crecimiento de la ciudad de Tumaco, que ya se había consolidado desde 1640 en territorio insular, de un modelo

de ciudad densa y compacta alrededor de su muelle por uno de ocupación fragmentada a lo largo de la futura infraestructura de transporte.

La inicial construcción de la carrilera y su desmonte fue acompañada por otros tres sucesos que cambiaron para siempre a la ciudad de Tumaco; el primer suceso fue el terremoto de 1906 de magnitud 8.1 grados en la escala Richter. Dejó, entre los municipios de Tumaco, el Charco y Guapi, un total de 680 personas muertas y más de 100 desaparecidos, 1 200 resultaron heridas y hubo 80 mil damnificados. La mitigación del riesgo asociado a terremotos y tsunamis continúa, a través del actual Plan de Ordenamiento Territorial, el cual indica la necesidad de reubicar la cabecera municipal a zonas de bajo riesgo, en el corregimiento de carretera, Chilvi, donde se contempla construir el “Nuevo Tumaco”, siguiendo las disposiciones de la Ley 388 de 1997 del Desarrollo Territorial (Alcaldía de San Andrés de Tumaco, 2008).

El segundo suceso se relaciona con el incendio del 10 de octubre de 1947 que consumió gran parte de las viviendas de la ciudad y motivó la reconstrucción de Tumaco encargada por el ministro de obras públicas a los arquitectos de la Dirección de Edificios Nacionales, quienes tuvieron la asesoría de los destacados urbanistas Sert y Wiener. Según lo muestra el número 15 de la revista de urbanismo, arquitectura y diseño, PROA de 1948, enfocada en el proyecto de reconstrucción, estos arquitectos consultores de talla mundial eran abanderados del Movimiento de Arquitectura Moderna, con silla en los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) (Ministerio de Obras públicas, 1948). Este plan no tuvo impacto en el desarrollo urbano del municipio ni sus directrices arquitectónicas se emplearon para la reconstrucción de la ciudad.

El tercer suceso, que hasta hoy sucede, es la migración de los territorios más alejados de la geografía tumaqueña, en los años 80, relacionadas con la bonanza cocalera. Esta población se ha asentado de manera invasiva sobre la zona de aislamiento del oleoducto trasandino OTA,

construido en paralelo a la carretera e inaugurado por el presidente Carlos Lleras en 1969, cuando se terminaron las obras que unieron a Orito, Putumayo, en la selva en la frontera del territorio amazónico, con el puerto de Tumaco, para el transporte del petróleo crudo (El Radio, 10 de mayo de 1969). A partir de esta migración, predios privados fueron invadidos, como en el caso de la hacienda Villa Menche en el sector del Baquerío (Fundación ideas para la paz, USAID y Organización Internacional para las migraciones, 2014).

A partir de estos tres acontecimientos se desencadenó un nuevo crecimiento de ciudad molecular en hilera, compuesta por pequeñas aldeas que se aglutinaron alrededor de la infraestructura férrea. La implementación de la carretera se extendió y se unieron estas aldeas en una línea continua de viviendas de cien kilómetros que, por último, terminó por extender la ciudad sobre un suelo malsano y de escasa productividad.

Por otra parte, entre el funcionamiento del ferrocarril entre 1930 y 1952 y su fracaso económico por la baja rentabilidad de los trasbordos en El Diviso y Aguacalara, se decidió por parte de la autoridad departamental y el ministerio de obras públicas, en 1962, desmontar la carrileta y aprovechar su terraplén para la construcción final de la carretera Pasto – Tumaco (Banco de la República, 2005).

Al crecer estas poblaciones sin alguna planificación o regulación, las dificultades de este poblamiento lineal surgen con rapidez; desde el año 2017 no existe ni acueducto ni alcantarillado con la excusa de que las largas distancias encarecen este derecho y los escasos recursos o regalías otorgadas al municipio no dan a abasto para atender sus necesidades mínimas, con la contradicción evidente de estar situados en una de las regiones más lluviosas del mundo. Tampoco los pocos equipamientos de salud y educación cubren adecuadamente a la población de “carretera” ni la de las veredas apartadas, pues las largas distancias que niños y enfermos deben recorrer para estudiar o ser atendidos son,

en muchos casos, insalvables y así sucesivamente con todas los servicios y necesidades básicas de la población.

Para el desarrollo de este estudio, me centraré en los centros poblados de Llorente y El Diviso, el primero localizado en el área rural del municipio de Tumaco y el segundo, en su vecino Barbacoas.

Métodos y materiales

Para el desarrollo del presente estudio se ha consolidado un archivo de imágenes que reposan en el Banco de la Republica y las Leyes y documentos técnicos que han servido para entender el panorama de la planeación y construcción del tramo estudiado, así como se contrastará con la información actualizada.

Como se ha explicado, el tramo de infraestructura ferroviaria, a la fecha, no está en funcionamiento ni se conserva ningún tipo de vestigio de rieles o elementos estructurales de la misma, esto dificulta hallar evidencia para determinar cuáles son las construcciones que funcionaron como estaciones de salida y llegada o como primeros campamentos de la construcción, para lo cual no es relevante su ubicación ni su presunta valoración patrimonial.

Para la definición de actualización cartográfica de los caseríos, y dentro de los alcances de la investigación, se ha cruzado la información obtenida con los datos del Sisbén.

Cabe destacar que la información cartográfica de Tumaco está desactualizada tanto espacial como tecnológicamente, pues no cuenta con un visor integrado ni con un sistema de referenciación geográfica adecuado, en el caso del POT. Por tal motivo, se tomó la base cartográfica de Google Earth y Google Street View, donde se resaltaron los marcadores que permiten dar posicionamiento global a través de las coordenadas

UTM, las cuales permiten marcar las longitudes de estos caseríos y el número de viviendas que ocupan las dos márgenes de la vía.

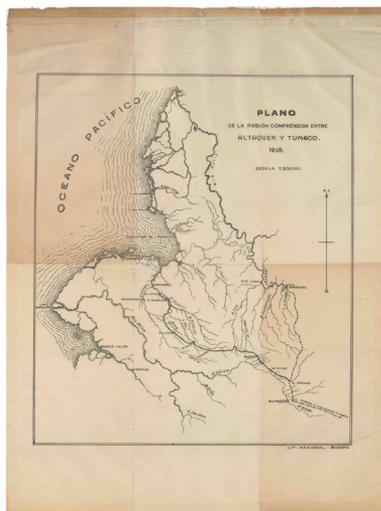
Esa información se importó al programa ArcGis, donde se cotejó la información de los puntos con imágenes aéreas obtenidas por drones y se aproximó al dibujo cartográfico de las manzanas y construcciones de los diferentes poblados, obteniendo una base fidedigna de las áreas donde se localizan los asentamientos en corredor de movilidad entre El Diviso y Tumaco.

Discusión

En el territorio estudiado, no se evidencia existencia de asentamientos humanos en la cartografía contemporánea a la construcción del ferrocarril como lo muestra la figura 2. El trazado original de la vía no ha sufrido modificaciones sustanciales desde 1918 a la actualidad, desde Altaquer a El Diviso (Barbacoas), pero en ese entonces el camino estaba emplazado al norte del actual y conectaba las poblaciones del Recodo, Travesía, La Unión, Pilvirico, San Francisco y el Coco a orillas del río Rosario, por donde se llegaba al poblado de Santa María y finalmente, a través de los esteros y el mar, a la isla de Tumaco.

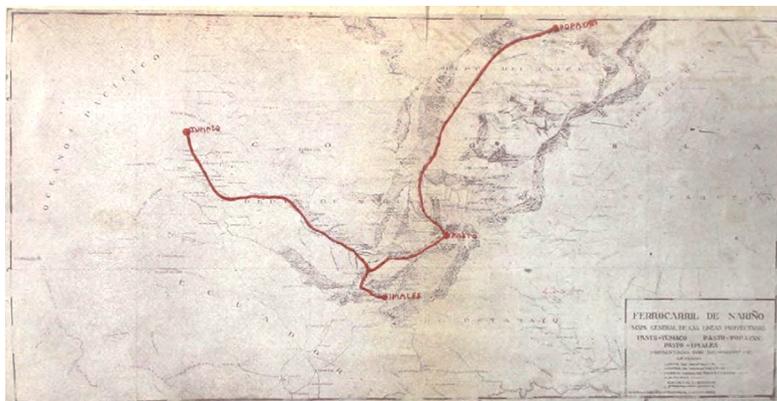
En el trazado publicado en 1922 como parte del informe realizado para el ministro de Obras Públicas por el ingeniero contratista de la obra, Daniel E. Wright, este continuaba con la conexión entre Pasto, Túquerres, Altaquer y El Diviso, pero desviaba el curso de la carrilera hacia el suroccidente, buscando las márgenes del corrientoso río Mira, sobre su abanico aluvial un terreno malsano y despoblado (Chaves, 1946). El 18 de diciembre de 1924, cuando iniciaron las obras en El Diviso, las enfermedades tropicales, como el paludismo, se encargaron de diezmar a la población trabajadora hasta reducirla a su mínima expresión en 1930 cuando el proyecto llegó a Aguaclara, a 15 kilómetros de Tumaco.

Figura 2. Plano de la región comprendida entre Altaquer y Tumaco



Fuente: Banco de la República, 1918.

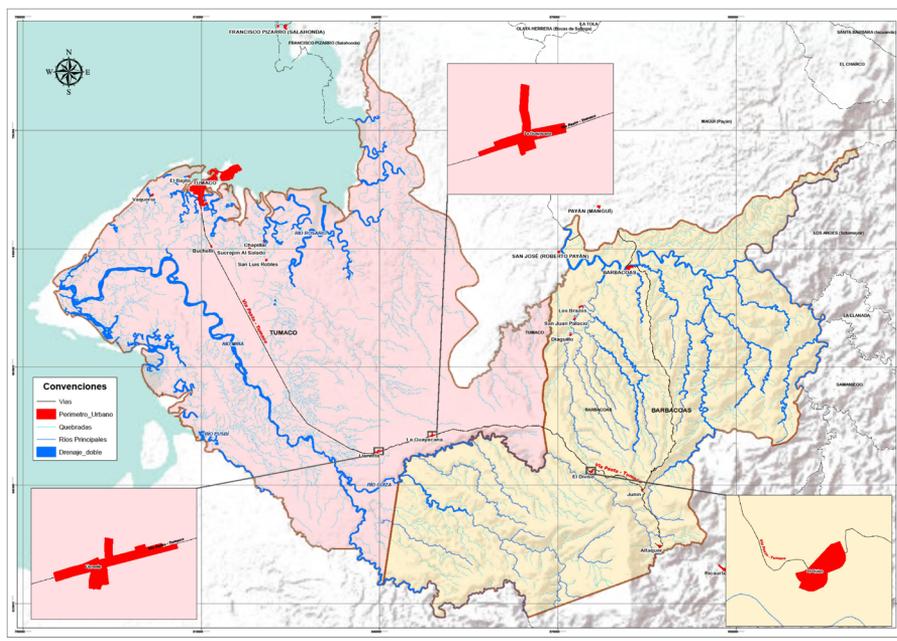
Figura 3. Plano de la región comprendida entre Altaquer y Tumaco



Fuente: informe del ingeniero contratista del trazado del ferrocarril de Nariño al ministro de Obras Públicas, 1922, Banco de la República.

Lo que se construyó buscaba a toda costa la eficiencia de la máquina y aprovechar las condiciones del terreno plano, Wright, que participó también en la construcción del canal de Panamá, diseñó un trazado en “V” de unos cien kilómetros desde El Diviso (Barbacoas). En este sector todavía continúan poblaciones que recuerdan el pasado ferroviario, no solo por sus características morfológicas de las manzanas o de las agrupaciones de viviendas, sino por las tipologías y mixtura entre técnicas constructivas tradicionales del pacífico y modernas como el concreto armado y los muros en mampostería, así se encuentran edificaciones sobre andenes altos y también otras aisladas del suelo por palafitos en madera, alineadas con el nivel del tren.

Figura 4. Plano de la región comprendida entre Altaquer y Tumaco



Fuente: elaboración propia, 2019.

En la actualidad se ha desarrollado una conformación urbana “ilegal” paralela al antiguo trazado del tren y al oleoducto transandino, pues violan las restricciones de ocupación que exigen estas dos infraestructuras de movilidad y de transporte de hidrocarburos, en su respectiva franja de aislamiento. Según información suministrada por el Sisbén, en Tumaco, en el año 2013 y en el sector de la carretera, hay aproximadamente 6 675 viviendas y una población de 26 323 personas, cifra que probablemente se ha incrementado por el desplazamiento forzado en el municipio que representaba el 30 % del departamento en 2013 con 255 835 víctimas. Como menciona la unidad de análisis “Siguiendo el conflicto”, liderada por la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (con su sigla en inglés, USAID), se debe sumar que Tumaco se ha convertido en receptor de población desplazada proveniente de municipios cercanos, como Ricaurte, Barbacoas, entre otros.

En el siguiente cuadro se relacionan los nombres de los caseríos, el número de viviendas y el número de habitantes aproximados en cuatro habitantes por vivienda. Esta información fue suministrada por el Sisbén en Tumaco del año 2013. No se obtuvieron datos de la población de El Diviso en Barbacoas.

Tabla 1. Caseríos Sector de carretera El Diviso – Tumaco

		Nombre del poblado	Número de viviendas según Sisbén	Número de habitantes según Sisbén
1	Sector 1	El diviso	Sin info.	Sin info.
2		Km 91	124	558
3		Km 89	104	468
4		Km 85	117	527

		Nombre del poblado	Número de viviendas según Sisbén	Número de habitantes según Sisbén
5	Sector 1	Km 82	170	765
6		San José km 80	151	680
TOTAL SECTOR 1			666	2997
7	Sector 2	La Guayacana	615	2768
8		El Pínde	14	63
9		La Nueva	41	185
10		Invasión Baquerío	315	1418
11		Llorente	1603	5696
TOTAL SECTOR 2			2588	10129
12	Sector 3	Km 63	251	1130
13		Caunapi km 60	312	1126
14		La Chorrera	26	84
15		Gualtal	106	477
16		Km 54 la variante	81	365
17		El Paraíso	112	444
18		Pulgande	84	307
19		La Nupa km 52	90	405
20		Espriella	401	1548
21		Candelillo	16	72
22		Pambil	17	77
23		Pueblo Nuevo	226	885
24		Tangareal	428	1612
25		Juan Domingo	81	275
26		El Carmen km 35	62	181
27		Cajapi	211	721
28		El Descanso	10	34

		Nombre del poblado	Número de viviendas según Sisbén	Número de habitantes según Sisbén
29	Sector 3	Chilvisito	12	48
30		Km 28	199	753
31		Chilvi	362	1380
32		Nueva Inguapi del Carmen	173	614
TOTAL SECTOR 3			3260	12537
33	Sector 4	Futura Urbanización Bosques de Santana	0	0
34		Inguapi la Chiricana	80	298
35		Bucheli	81	363
36		Agua Clara	124	558
37		La Carbonera	328	1476
TOTAL SECTOR 4			613	2695
TOTAL SECTOR CARRETERA			7127	28357

Fuente: Sisbén, 2014.

A través de la información cartografiada, la base de datos del Sisbén y el trabajo de campo desarrollado, se encontraron 37 poblaciones, divididas, con fines de esta investigación, en cuatro sectores marcados, según tres características: su dispersión espacial, la presencia de equipamientos y su toponimia.

Entre los asentamientos localizados en el sector uno, se encontraron caseríos que no superan las 200 viviendas, la mayoría aún se identifican con la toponimia asociada al ferrocarril: km 91, km 89, km 85 y San José km 80. Entre la morfología de ocupación del suelo presente en estas poblaciones, podemos identificarlas como “Aldea menores”: caseríos lineales conformados por viviendas construidas principalmente

en madera, elevadas del suelo y aisladas entre sí, sin una clara delimitación predial y carentes de cualquier tipo de espacio cívico jerárquico, solamente constituido este por un polideportivo, la escuela o una cancha de fútbol. De forma similar en la que se conforman los asentamientos tradicionales a borde de río en la ruralidad pacífica colombiana (Mosquera, 2010).

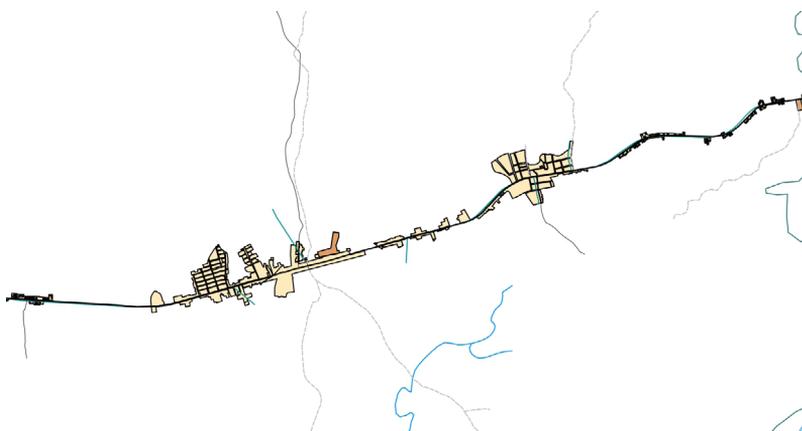
En el sector dos, se encuentran las aglomeraciones humanas mayormente pobladas en lo que el POT de Tumaco denomina como “el sector de carretera”. Según el Sisbén, se encuentran 2 588 viviendas, que albergan 10 129 habitantes, cuyos puntos más poblados y densos se encuentran en los corregimientos de Llorente y La Guayacana, los cuales se consolidan como áreas residenciales para la población asociada al cultivo de coca y presencia de grupos ilícitos (Fundación ideas para la paz, USAID y Organización Internacional para las migraciones, 2014).

Aquí se ha encontrado una dinámica poblacional acelerada principalmente en el área comprendida entre Llorente y Baquerio. En el 2013, existía una población de aproximadamente 7 114 habitantes en 1 913 viviendas, en un área de 108,4 ha., con una densidad poblacional de 65,8 hab/ha. En estas poblaciones, además de la linealidad propia de la vía, se encuentran los primeros intentos de configuración de manzanas. Inicialmente estas se forman a partir de las vías perpendiculares que conducen a poblaciones en el interior del territorio o el acceso al recurso hídrico; después, a partir de un proceso de loteo y ocupación del suelo a través de construcciones, se busca lograr la forma de manzanas rectangulares trapezoidales que no superan la hectárea de extensión.

Esta densidad de 65,8 hab/ha., aunque muy por debajo de los indicadores urbanos, es una tendencia hacia la aglomeración en crecimiento que advierte sobre las futuras características urbanas. Acompañada de sus necesidades de inversión en infraestructura de servicios públicos, espacio público y equipamientos, el sector conocido como Baquerio se

creó a partir del proceso de invasión a la hacienda “Villa Menche”, la cual, durante los años 1980 y 1994, fue utilizada como centro de acopio de cocaína por el cartel de Cali (Fundación ideas para la paz, USAID y Organización Internacional para las migraciones, 2014). Estas poblaciones crecieron en habitantes y se extendieron aún más de forma lineal, creando una línea de viviendas que ocupan de manera intermitente los dos márgenes la carretera. Hasta la fecha, existen cuarenta poblaciones de este tipo.

Figura 5. Llorente y Baquerio



Fuente: elaboración propia, a través del software Qgis, 2014.

En el sector tres encontramos la mayor carga poblacional del sector de carretera, existen –por el momento– 21 caseríos y una población de 12 537 habitantes. En este sector, existen conformaciones urbanas intermedias con una población superior a mil habitantes como Caunapi km 60, Espriella, Tangareal y Chilvi.

Aunque algunos de los caseríos del sector tres conservan la toponimia del tren, casi como un seudónimo, por ejemplo, Caunapi km 60, muchas otras adoptan el nombre de las quebradas y cuerpos de agua

con que comparten su territorio: Pulgande, Pilví, Caunapí y Chilvi (ver figura 5). Por otro lado, La Espriella recuerda la memoria del ingeniero pastuso, Manuel María de la Espriella, muerto durante la construcción; de las otras poblaciones se desconoce el origen de sus nombres por no encontrarse evidencia en la cartografía de referencia y pueden estar relacionadas con actividades particulares del sector, su topografía o hidrografía de microcuencas cercanas. El uso del suelo agrícola adyacente a la carretera responde a cultivos de cacao y palma de aceite, principalmente, y a la ganadería en una pequeña proporción.

En el sector tres, se localizaría la reconstrucción del Nuevo Tumaco, según el Plan de ordenamiento territorial y el Plan de Manejo de la Gestión del Riesgo, el cual plantea la relocalización de la ciudad de Tumaco por fuera del suelo identificado como zona de Alto Riesgo por amenaza de tsunamis. Este es un proyecto, tal como el del año 1948, que no ha visto la luz desde la formulación del POT en 2008.

La mayor elevación topográfica del sector finaliza con las marismas y los suelos malsanos presentes del sector cuatro y la selva tropical del sector uno y dos, lo que permite un mejor acceso y explotación agrícola de las tierras adyacentes a la carretera. Lo anterior obedece a un mayor número de vías transversales a la vía que comunican con los caseríos ubicados en los márgenes del río Cajapi y Rosario hacia el norte y las poblaciones del margen del río Mira al sur de la vía. Esto influyen en la forma urbana con el esbozo de una traza en retícula a partir de manzanas rectangulares, que, de nuevo, no superan la hectárea de extensión y donde se libera el centro para el uso de cultivos de pancoger entre los habitantes.

Hasta la fecha, se han reubicado, en el corregimiento de Chilvi, parte de la infraestructura del nuevo Hospital San Andrés y la sede Tumaco de la Universidad Nacional de Colombia. En el cercano Gualtal, se encuentra la base militar y numerosas instituciones y empresas relacionadas con

la explotación de la palma de aceite y cacao. El apoyo del gobierno nacional se ha hecho explícito en las numerosas visitas al municipio de los presidentes Álvaro Uribe (2002-2010), Juan Manuel Santos (2010-2018) e Iván Duque (2018-2022) quien dio a conocer el plan Zonas Futuro para regiones desprotegidas del país (El Tiempo, 8 de agosto de 2019). Para el 2019, se desconocía la existencia de políticas, plan maestro o parcial que dé cuenta de los proyectos de urbanización del sector.

En el sector cuatro, el más cercano a la cabecera municipal, se encuentra una mayor convención con cuerpos de agua, ya sean marismas, esteros o ríos, frente a los otros tres sectores, por la abundancia de quebradas, Ríos y proximidad del estero del río Rosario y el océano Pacífico. La topografía del sector tuvo una modificación irreparable cuando las obras del ferrocarril lograron conectar el ferrocarril de Aguaclara a Tumaco, rellenando lo que en ese momento se conocía como el Estero Aguaclara. El uso del suelo destinado a la agricultura está aprovechado para el cultivo del camarón gracias a las condiciones que generó este relleno. Las áreas cubiertas por manglares se encuentran protegidas, según el POT del municipio y según la Resolución 1602 de 21 de diciembre de 1995 del Ministerio de Medio Ambiente que dicta “medidas para garantizar la sostenibilidad de los manglares en Colombia”.

Los nombres de los caseríos del sector cuatro responden a situaciones diferentes relacionadas con el tren, Aguaclara es un caserío anterior a la implementación del tren, que recibió desde 1930 hasta 1944 la estación final del trayecto El Diviso –Tumaco, lugar donde se abordaban lanchas o vapores para llegar a la isla. Bucheli fue nombrada así por el primer gobernador del departamento Julián Bucheli y la Carbonera hace referencia directa a los depósitos de material carbonífero, usados como combustible fósil en las locomotoras de vapor.

La población que vive en el sector cuatro participa en dinámicas suburbanas de la cabecera municipal y sus estructuras urbanas funcionan

como áreas dormitorio para aquellos que trabajan en la ciudad y regresan a sus viviendas en la zona carretera por la noche.

Conclusiones

La construcción, el funcionamiento y el desmonte del ferrocarril trajo sobre Tumaco una forma de ocupar el territorio: una ocupación del suelo lineal atípica en la región pacífica colombiana, que se pueden asociar a las aglomeraciones tradicionales a borde de río de la región (Mosquera, 2010) con la condición de que se sustrae la estructura urbana predominante del río por la de un proyecto netamente marcado por el espíritu de la modernidad y eficiencia pragmática de la máquina. De tal manera, podemos hacer una interpretación en que el río presente en el hábitat disperso del pacífico se reemplaza por la carrillera y los poblados de núcleos veredales, aldeas, aldeas mayores, cabeceras rurales y polos de cuenca y comarca y se ven reflejados en la ocupación del suelo de terrenos adyacentes a la línea Pasto – Tumaco.

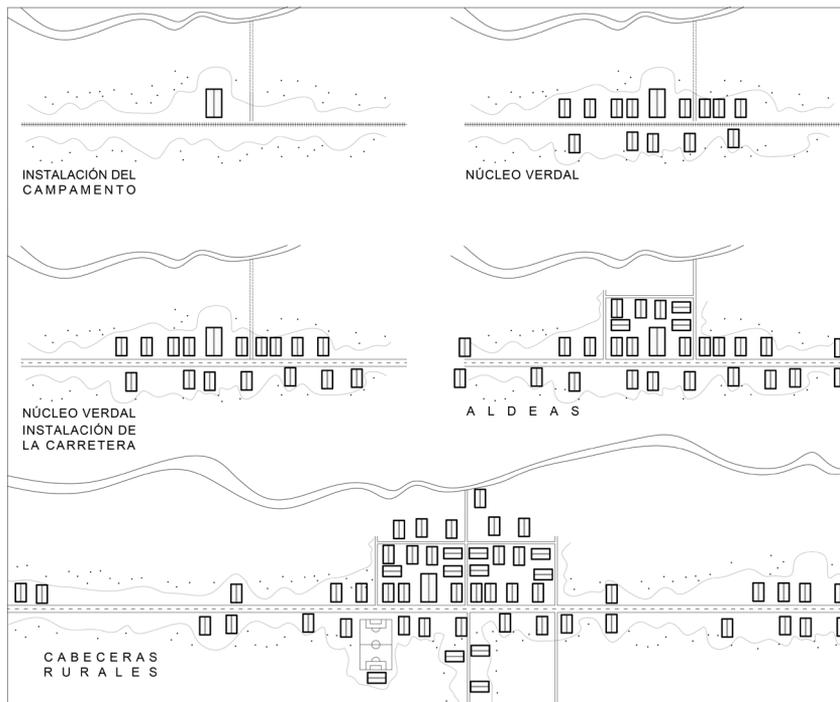
Así, se plantea un esquema teórico del proceso de poblamiento en etapas relacionado al ferrocarril descrito a continuación (ver figura 6):

- Instalación del campamento y construcción del ferrocarril y el campamento: el primer acto de ocupación antrópica en el territorio. Su aparición puede estar entre 1924 y 1930 cuando se realizó el primer tramo de la línea que conectaba a El Diviso con Aguaclara. Las construcciones que albergaban a los trabajadores no se ha podido determinar, pero se espera que futuros estudios den cuenta de los edificios que cumplían este papel, por el momento ninguna de las poblaciones se encuentra en esta etapa.
- Núcleo veredal: desarrollos entre diez y veinte familias. Es la primera aproximación a un asentamiento definitivo, en los cuales los medios de subsistencia permiten la permanencia de la población.

Esta aparición data posterior a 1930 y 1962, donde ya se tenía la vía habilitada para el acceso del ferrocarril en el territorio, a partir de la instalación de la carretera se mantuvieron los mismos

- Aldeas: clasificadas entre aldeas menores, de 30 a 50 casas, y aldeas mayores, de 50 a 100 casas. Son agrupaciones que presentan una tendencia de crecimiento lineal, pero que comienzan a desarrollar conformaciones de manzana por la disposición de calles perpendiculares al trazado original, la aparición de un equipamiento educativos, la ubicación y uso de la cancha de fútbol como espacio recreativo y deportivo, como como espacio cívico de la aldea.
- Cabecera rural: para el caso de Tumaco se decidió catalogar como cabeceras rurales aglomeraciones que, entre las 100 casas y las 1 602 (por ejemplo, Llorente), teniendo en cuenta el tipo de ocupación del terreno los caseríos, generan procesos de conurbación entre ellos, lo que dificulta su análisis separado. En estas aglomeraciones, se presenta un inicio de traza en damero donde se encuentran manzanas formadas por vías perpendiculares al trazado original y construcciones paralelas a las vías, conformando un centro de manzana vacío. Pueden ser octogonales en forma de retícula o pueden verse afectadas por condiciones del terreno y tener formas orgánicas.

Figura 6. Esquema de tipologías de poblamiento en el sector de carretera de Tumaco



Fuente: elaboración propia, 2019.

Siguiendo la separación del área de estudio por sectores y las características enunciadas por las tipologías de poblamiento en Tumaco, se obtuvo que, en el sector uno, se encuentran cinco cabeceras rurales; en el sector dos, dos aldeas menores y tres cabeceras rurales; en el sector tres, cinco aldeas mayores, cinco aldeas menores y once cabeceras rurales; y en el sector cuatro, dos aldeas mayores, dos cabeceras rurales y un núcleo veredal, este último es un proyecto inmobiliario para casas de interés social, el cual se encontraba deshabitado en el momento que se hizo la visita de campo en el año 2017.

Tabla 2. Distribución de los poblados del área de carretera en San Andrés de Tumaco, según tipología y sector

Tipología de Población	Sector				Total
	1	2	3	4	
Aldea mayor			5	2	7
Aldea menor		2	5		7
Cabecera rural	5	3	11	2	21
Núcleo veredal				1	1
Total, general	5	5	21	5	36

Fuente: elaboración propia, 2019.

El proceso de poblamiento de la región de Tumaco se originó en la colonia española, pero tuvo, en el siglo xx, un crecimiento exponencial, gracias al empeño de construir un país moderno en la primer mitad del siglo por gobiernos con aciertos y desaciertos, pero que entregaron en la Empresa de Ferrocarriles Nacionales, el crecimiento no solo económico del país, sino también la colonización moderna del territorio virgen. Esta, en su mejor momento, llegó a cubrir amplios tramos de la geografía nacional e hizo parte del proceso de modernización que vivió Colombia después de la venta del departamento de Panamá a Estados Unidos en 1903. Este empuje modernizador logró posicionar al ferrocarril como la columna vertebral del transporte terrestre de carga y pasajeros en el país, enlazando a la costa Atlántica en Santa Marta con la Pacífica en Buenaventura y el centro del país.

Estos destacados logros conseguidos por el país en la infraestructura de movilidad de carga en la primera mitad del siglo xx (Poveda, 2012), se vieron truncados por la corrupción y malos manejos encaminados a interés personales, tanto en el sector público como en el privado. El

abandono de la empresa ferroviaria para el privilegio del transporte de camiones desencadenó en el marginal empobrecimiento, abandono y deterioro de la infraestructura, maquinaria y dependencias del transporte férreo.

Aquellos tropiezos que sepultaron a Ferrocarriles Nacionales no solamente dejaron sin trabajo a miles de colombianos y apagaron su maquinaria, sino también alejaron al ciudadano común del proyecto modernizador del tren, que pasó de ser la columna vertebral del transporte de carga y pasajeros a un tema irrelevante y anecdótico. En las ciudades y las áreas rurales, muchas vías fueron invadidas, los rieles fueron arrancados de su senda y las estaciones, oficinas y talleres cambiaron de uso en el mejor de los casos o, lamentablemente, abandonados. Este deterioro también se extendió al área de influencia de las edificaciones, generando espacios marginados que se convirtieron en cicatrices urbanas, las cuales todavía no han logrado ser sanados por la recomposición social, pues no existe en este momento un proyecto de país que compense esta pérdida.

Referencias

- Alcaldía de San Andrés de Tumaco. (2008). *Plan de Ordenamiento Territorial 2008-2019*. Tumaco.
- Aprile-Gnisset, Jacques. (1991). *La ciudad colombiana*. Banco Popular.
- Aprile-Gnisset, Jacques. (2016). *La ciudad colombiana. La formación espacial de la conquista siglos XVI-XVII*. Programa editorial de la Universidad del Valle.
- Banco de la República. (27 de octubre de 2005). *La imagen del ferrocarril en la numismática colombiana*. (Biblioteca Luis Ángel Arango) Recuperado el 23 de mayo de 2017. https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/ferrocarril_narino.htm
- Chaves, Guillermo. (1946). *Chambú*. (1ª edición ed., vol. 1). (A. López, Ed.). Editorial Bedout.

- Consejo Nacional de Política Económica y Social. (31 de enero de 2012). *Documento Conpes 3718*. Recuperado de Ministerio de Ambiente. <https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2021/10/Conpes-3718-de-2012.pdf>
- Constitución Política de Colombia. (1991). <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4125>
- Decreto 1504 de 1998 Nivel Nacional. (4 de agosto de 1998). Recuperado de Alcaldía Mayor de Bogotá. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1259>
- El Radio. (10 de mayo de 1969). Lleras inaugura hoy el Oleoducto en Tumaco. *El Radio*, 1.
- Fundación Fórum Ambiental. (1999). *Modelos e Indicadores para ciudades más sostenibles*. (S. Rueda, Ed.) Fundación Fórum Ambiental.
- Fundación ideas para la paz, USAID y Organización Internacional para las migraciones. (2014). *Dinámicas del conflicto armado en Tumaco*. Boletín. Recuperado el 30 de mayo de 2017.
- Jiménez, Helena. (s.f.). *Mis raíces*.
- Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. (2005). *Guía metodológica 5*. MAVDT.
- Ministerio de Obras públicas. (1948). Reconstrucción de Tumaco. *PROA* (14), 20-24.
- Morris, Anthony. (1979). *Historia de la forma urbana, desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*. (2ª edición). Gustavo Gili.
- Mosquera, Gilma. (2010). *Vivienda y arquitectura tradicional en el Pacífico colombiano. Patrimonio cultural afrodescendiente*. Programa editorial de la Universidad del Valle.
- El Tiempo. (8 de agosto de 2019). Zonas Futuro, la apuesta de Duque para Tumaco. *El Tiempo*.
- Poveda, Gabriel. (2012). *Carrileras y locomotoras: historia de los ferrocarriles en Colombia*. Universidad EAFIT.

Procuraduría delegada para la descentralización. (2011). *Descentralización y entidades territoriales*. Instituto de Estudios del Ministerio Público.

Rossi, Aldo. (1966). *La Arquitectura de la ciudad*. Gustavo Gili.

Zarama, Rosa. (2016). Historia del ferrocarril de Nariño. *Revista Tendencias*, XVII(1), 87-103.