

**Colección
Los Caminos
de Hierro 3**

Juan Santiago Correa R.



Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941) 2.^a ed.



**Colegio de Estudios
Superiores de Administración**



**Colegio de Estudios
Superiores de Administración**

El Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA– es una entidad privada, sin ánimo de lucro, fundada en 1974 en Bogotá por un grupo de empresarios y figuras nacionales liderados por los doctores Carlos Lleras Restrepo y Hernán Echavarría Olózaga, con el apoyo del Instituto Colombiano de Administración –INCOLDA– y de la Asociación Nacional de Industriales –ANDI–.

Es una institución universitaria que aglutina a los miembros de su comunidad alrededor del propósito de formar profesionales de la Administración de Empresas, que a la vez sean líderes empresariales, mediante la transmisión de experiencias, conocimientos y valores.

**Trenes y puertos en Colombia:
el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)**

2.^a ed.

Juan Santiago Correa R.

385.09861 / C824t1 2018

Correa Restrepo, Juan Santiago.

Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941). Juan Santiago Correa Restrepo. 2.^a edición Bogotá: CESA– Colegio de Estudios Superiores de Administración. Editorial CESA, 2018. 156 p.

Colección: Caminos de Hierro; 3

Descriptores:

1. Ferrocarriles – Historia – Aspectos económicos – Barranquilla, Colombia 2. Puertos –1865-1941– Barranquilla, Colombia 3. Transporte - Aspectos socioeconómicos - Barranquilla, Colombia 4. Desarrollo económico –1865-1941– Colombia.

© 2018 Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA–

© 2018 Juan Santiago Correa R. [juansc@cesa.edu.co]

ISBN Impreso: 978-958-8988-27-6

ISBN digital: 978-958-8988-28-3

Editorial CESA

Diagonal 34a No 5a -23 Casa Incolda

editorialcesa@cesa.edu.co

www.editorialcesa.com

www.cesa.edu.co

Grupo de Investigación en Innovación y Gestión Empresarial.

Línea de Investigación en Economía.

Proyecto: Ferrocarril de Bolívar: ferrocarriles y puertos en Colombia (1865-1941).

Código interno: 30011.

2.^a edición julio de 2018

Coordinación editorial:

Editorial CESA

Imagen de portada: “Ferrocarril de Barranquilla”. *Geografía pintoresca de Colombia*, viaje de Edouard André, 1875-1876.

Corrección de estilo: José Ignacio Curcio Penen

Diseño de portada: Jesús Chaparro T.

Impresión: Imageprinting

Todos los derechos reservados. Esta obra no puede ser reproducida sin el permiso previo escrito

Impreso y hecho en Colombia

Printed and made in Colombia

A mis hijos

Contenido

Introducción	15
Metodología	35
I. De puerto fluvial a puerto marítimo: la construcción del ferrocarril de Bolívar	39
1.1. La construcción y operación del ferrocarril de Bolívar	40
1.2. La consolidación económica de Barranquilla	70
La banca	75
II. Transporte y comercio: la consolidación de Barranquilla a finales del siglo XIX y comienzos del XX	81
2.1. El ferrocarril y la economía	82
2.2. Ferrocarril y café	92
2.3. Bocas de Ceniza y el final de la ruta	103
III. El tranvía de Barranquilla	111
IV. Hacia la definición del modelo del negocio ferroviario en el siglo XIX	123
V. Anexos	127
Anexo A. Ingresos de las aduanas de Santa Marta, Cartagena y Sabanilla-Barranquilla (1855-1898)	127

Anexo B. Población colombiana por Estado Soberano (1874)	128
Anexo C. Ferrocarriles en América Latina, 1870-1995	129
Bibliografía	131
Índice onomástico	145

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1	Los nueve Estados Soberanos	17
Mapa 2	Estado Soberano de Bolívar	32
Mapa 3	Ferrocarril de Bolívar	47
Mapa 4	Rutas del tranvía	117

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1	Kilómetros de red construidos y en uso (1871-2000)	22
Gráfica 2	Comparación histórica de algunos ferrocarriles latinoamericanos (1870-1995)	30
Gráfica 3	Ingresos de las aduanas de Sabanilla, Cartagena y Santa Marta (1855-1898)	73
Gráfica 4	Movimiento carga y pasajeros del ferrocarril de Bolívar (1910-1918)	98
Gráfica 5	Ingresos por carga y pasajeros del ferrocarril de Bolívar (1910-1918)	99
Gráfica 6	Ingresos totales ferrocarril de Bolívar (1910-1918)	99
Gráfica 7	Movimiento de carga y pasajeros del ferrocarril de Bolívar (1921-1930)	101
Gráfica 8	Ingresos por carga y pasajeros del ferrocarril de Bolívar (1921-1930)	102
Gráfica 9	Ingresos netos del ferrocarril de Bolívar (1921-1930)	102

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	Kilómetros de ferrocarril per cápita en América Latina (1893-95 y 1919-22)	23
Tabla 2	Tasa de crecimiento del PIB y de las exportaciones per cápita (105-1950)	24
Tabla 3	Comparación internacional de ferrocarriles (1934)	27
Tabla 4	Comparación internacional de ferrocarriles (1960)	28
Tabla 5	Tarifas del ferrocarril de Bolívar (1870)	49
Tabla 6	Rendimientos del ferrocarril de Bolívar	60
Tabla 7	Valor en dólares de las exportaciones e importaciones (Santa Marta y Sabanilla, 1870-1874)	73
Tabla 8	Prestamistas barranquilleros (1849-1889)	78
Tabla 9	Principales comerciantes de Barranquilla obligados a pagar el impuesto a la renta (1878)	82
Tabla 10	Composición y origen del comercio de Barranquilla (1888)	85
Tabla 11	Tarifas del ferrocarril de Bolívar (finales de 1880)	87
Tabla 12	Distribución del capital por sectores (1880-1930)	91
Tabla 13	Exportaciones de café (1916 y 1926) (en miles de kgs)	95
Tabla 14	Distribución accionaria de la Barranquilla Tramway Co.	114
Tabla 15	Operación del Tranvía Municipal (1922) (\$)	121

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1	Locomotora "Bolívar" No. 1	46
Imagen 2	Estación Montoya en la actualidad	49
Imagen 3	Locomotora de la Barranquilla Railway & Pier Co. Ltd.	66

Imagen 4	Locomotora No. 2 de la Barranquilla Railway & Pier Co. Ltd.	67
Imagen 5	Locomotora “Hudwell Clark” en la plaza de la Aduana de Barranquilla	69
Imagen 6	Aduana de Barranquilla	75
Imagen 7	Billete del Banco de Barranquilla	76
Imagen 8	Locomotora de la casa Ulen & Company	104
Imagen 9	Bocas de Ceniza (1926)	105
Imagen 10	Locomotora No. 3 de la Ulen & Company, cargando piedra y tierra en Bocas de Ceniza (1926)	106
Imagen 11	Locomotora de la Ulen & Company, transportando una pala a vapor en Bocas de Ceniza	107
Imagen 12	Línea férrea en Bocas de Ceniza en la actualidad	108
Imagen 13	Muelle de Puerto Colombia en la actualidad	109
Imagen 14	Barranquilla y Puerto Colombia	109
Imagen 15	Vagón “Jackson & Sharp” No. 8	113
Imagen 16	Vagón “Jackson & Sharp” No. 15	115
Imagen 17	Vagón “J. G. Brill” de cinco bancas	115
Imagen 18	Estación del tranvía junto a la Estación Montoya	116
Imagen 19	Estación Montoya	116
Imagen 20	Vagón sobre la carrera Progreso	118
Imagen 21	Tranvía frente al Banco Comercial	119

Agradecimientos

De manera muy especial, quiero agradecer a Juan Camilo Rodríguez por sus críticas, sus aportes y por su apoyo generoso e incondicional a lo largo del desarrollo de este proyecto; así mismo, a Javier H. Murillo por su acucioso trabajo en la revisión del texto y al personal del Archivo General de la Nación por su apoyo en las consultas realizadas. Así mismo, a los comentarios recibidos al artículo publicado en la *Revista de Economía Institucional* (Vol. 14, No. 26, 2012). Por último, pero no menos importante, a Carolina, Alejandro y Gabriel por su paciencia; a ellos mi agradecimiento por su apoyo incondicional. En todo caso, la responsabilidad por los aciertos y desaciertos de este trabajo es solo mía.

Introducción

A pesar de que el ferrocarril de Panamá la anticipó en quince años, la línea férrea que conectó a Barranquilla con el mar Caribe tuvo un impacto indudable en la dinámica del comercio internacional y en las tensiones políticas presentes en el Bolívar Grande durante el siglo XIX; es por eso que tradicionalmente el estudio de los ferrocarriles colombianos comienza con esta línea que, no obstante su importancia, desde 1903 ha quedado sumida en un olvido complaciente en la historiografía colombiana¹.

El ferrocarril de Bolívar fue la primera obra de esa naturaleza en el actual territorio colombiano, lo que supuso la inauguración de un gran esfuerzo económico, político y legal para dotar al país de una infraestructura férrea que permitiera darle un mayor dinamismo a la apuesta decimonónica de crecimiento a través del comercio de agroexportación. Fue así como durante la segunda mitad del siglo XIX se emprendió la construcción de catorce líneas, de las cuales la mayoría buscó conectar los centros de producción locales con el mercado internacional. Sin embargo, los límites estructurales de la economía nacional propiciaron un marco de desarrollo ferroviario con profundas restricciones fiscales y de ca-

1 Para una visión más amplia de la historia y el impacto del ferrocarril de Panamá se puede consultar Correa, 2009, 2010, 2012 y 2014.

pital, e incluso en términos de la articulación del país al comercio mundial, lo que dio forma a una serie de proyectos desvinculados entre sí, y que debieron enfrentar un sinnúmero de dificultades para su desarrollo y puesta en marcha

Arduos procesos de negociación entre la élite nacional y las regionales, o entre estas y las locales (que contaban con el concurso de inversionistas locales o extranjeros), se tradujeron en concesiones desventajosas para el país y para el desarrollo de las rutas en construcción. No obstante, es importante anotar que al analizar por separado cada una de las líneas férreas desaparecen esas generalidades pues, aunque se mencionó que la idea era vincular la producción local con el mercado internacional, este era apenas uno de los aspectos a considerar. Las condiciones locales, el traspaso gratuito de tierras baldías a los inversionistas, las condiciones fiscales, el monto de la inversión, las garantías sobre intereses, entre otros aspectos, delinearon cada una de esas rutas con efectos disímiles en las diferentes regiones.

Igualmente, fue necesario crear un marco jurídico que permitiera sustentar el desarrollo de ese medio de transporte, innovador para una época en la cual comenzó a surgir un nuevo ordenamiento político y territorial, y que significó el tránsito de un modelo federal y profundamente descentralizado a otro excesivamente centralizado a comienzos del siglo XIX. Durante ese proceso el Estado de Bolívar Grande estuvo inmerso en una serie de tensiones internas, y sin duda el ferrocarril de Bolívar jugó un papel protagónico en ellas, dando inicio a lo que se conoce como la “fiebre ferrocarrilera”. Esa nueva etapa de cambios económicos y políticos se inició durante el gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera y tomó su forma definitiva en el de José Hilario López, en lo que se conoce como las Reformas Liberales.

En ese proceso de cambio político el Estado de Bolívar, junto con Cauca, Cundinamarca, Boyacá y Magdalena fue uno de los últimos en constituirse mediante la Ley del 15 de junio de 1857, siguiendo el ejemplo de Panamá (1855), Antioquia (1856) y Santander (mayo de 1857), y configurando en Colombia el modelo

federal que se consagró con la sanción de la Constitución de 1858, mediante la cual se creó la Confederación Granadina. Finalmente, con la Constitución de Rionegro de 1863 se crearon los Estados Unidos de Colombia y cada Estado se convirtió en soberano².

MAPA I
LOS NUEVE ESTADOS SOBERANOS



Fuente: tomado de Jaramillo y Meisel (2010: 296); modificado por el autor.

2 El Estado de Bolívar quedó constituido con las provincias de Cartagena, Sabanilla y una parte de la de Mompox (el resto de esta provincia quedó incluida en el Estado de Magdalena); ver Henao & Arrubla (1984: 223-224).

De la mano con los cambios políticos, y mediante la modificación de la legislación aduanera vigente, a partir de 1847 las transformaciones económicas incluyeron la instauración del libre-cambio, doctrina que se convirtió en el norte económico, sustentada primordialmente en la bonanza de productos como la quina, el algodón, el caucho, el añil, y especialmente el tabaco, y que se fortaleció gracias a una relativa ausencia de flujos de capital importantes hacia Colombia; las importaciones estuvieron fuertemente correlacionadas con las exportaciones, lo que incrementó significativamente la dependencia de los ingresos fiscales aduaneros, y con ello el gasto fiscal, a los ciclos de comercio exterior. No obstante, a esas reformas se opusieron no solo los conservadores, sino también algunas facciones del liberalismo, oposición que se vio exacerbada por el duro golpe que recibió el modelo agroexportador en 1873, cuando enfrentó las consecuencias de una de las crisis más profundas del capitalismo mundial

La crisis económica tuvo un impacto directo en la situación política, lo cual se vio reflejado en las elecciones de 1876 cuando se enfrentaron Aquileo Parra con el (en ese momento) independiente Rafael Núñez. Algunos de los seguidores de Núñez en la costa Atlántica perpetraron levantamientos armados con el fin de evitar cualquier injerencia del gobierno en los comicios electorales y, en respuesta, el gobierno tomó medidas para garantizar el proceso; no obstante, ninguno de los dos candidatos obtuvo la mayoría necesaria de cinco votos de los Estados, por lo que el Congreso decidió nombrar presidente a Parra. Sin embargo, entre 1876 y 1877 el país debió enfrentar un nuevo conflicto interno derivado de las reformas en la educación implementadas durante el gobierno de Eustorgio Salgar, las cuales generaron profundas tensiones entre el gobierno radical y los sectores más tradicionales del liberalismo, el partido conservador y la Iglesia.

En 1878 el panorama económico de la nación era complejo. Así, ante la Sociedad de Agricultores Colombianos Camacho Roldán describió a comienzos de ese año una situación bastante difícil, pues ya había pasado la mayor parte de la bonanza agroexportadora³. La inestabilidad política y económica afectó seriamen-

3 Camacho Roldán (1976 [1871-2]: 116-117.

te la gobernabilidad y en 1880 triunfó Núñez con una propuesta política que sostenía, entre otras cosas, que la libertad individual debía estar limitada por los derechos de la sociedad en general, el sistema educativo se debía basar en el cristianismo, la república se debía organizar bajo un canon de autoridad y la Constitución debería dotar al gobierno del poder necesario para inspirar respeto por la autoridad y garantizar la estabilidad política⁴. Este régimen estaba integrado por conservadores, opositores fieros de las reformas radicales, y por un grupo de liberales, liderados por Núñez, quien hizo parte del sector independiente del partido Liberal. Esa coalición formó el partido Nacionalista.

A pesar del cambio de orientación política y económica, el proyecto ferrocarrilero colombiano gozó también del apoyo de la Regeneración; así, por ejemplo, en mayo de 1880 Miguel Samper elogiaba a Núñez por plantear en un discurso frente al Congreso la necesidad de construir un ferrocarril en “los Estados del centro”, y la premura por terminar los ya empezados⁵. No obstante, aunque parecía haber una aparente coincidencia de propósitos, ella desapareció en medio de las guerras civiles ocurridas durante la Regeneración, de forma que todos los proyectos ferroviarios se vieron interrumpidos de manera dramática durante las guerras de 1885, 1895 y la de los Mil Días, durante las cuales no solo se suspendieron las obras, sino que el deterioro hizo desaparecer parte de lo construido.

En términos generales se puede afirmar que la modernización del sistema de transporte colombiano fue lenta. Incluso, a pesar de algunos intentos tempranos por utilizar la nueva tecnología del vapor en la navegación por el río Magdalena, la fiebre ferrocarrilera solo llegó al país en la década de 1870, y la navegación a vapor se vino a consolidar en la segunda mitad del siglo XIX⁶.

4 Bergquist (1999: 43).

5 Aunque al mismo tiempo lo atacaba denodadamente por su idea de crear un Banco Nacional; ver Samper (1880-?: 101-102).

6 En 1823 el empresario alemán Juan Bernardo Elbers comenzó a operar gracias a una decisión política y un acto legal. La empresa Elbers firmó un contrato exclusivo con el gobierno. Sin embargo, debido a problemas

Indudablemente, uno de los mayores problemas para emprender la construcción de líneas férreas fue la capacidad fiscal del país, lo cual era advertido por Camacho Roldán en las *Memorias de Hacienda* de 1871 al afirmar que:

Ferrocarriles de gran locomoción, como los que se están construyendo en el Perú, o como se han construido en Chile, con un gasto de \$300.000 a 640.000 por legua, es una obra absolutamente superior a nuestros recursos, y pensar en ellos sería poco menos que desear imposibles. Ferrocarriles de más de \$100.000 por legua serían para nosotros una dificultad sumamente grave; pero si se pudiese obtenerlos con un gasto de \$50.000 a 60.000 por legua, deberíamos hacer un esfuerzo supremo para iniciarlos en el país⁷.

Según los cálculos de Camacho Roldán, esto dejaría como opcionados, por un escaso margen, a ferrocarriles con una distancia entre rieles de 3 a 4 pies, cuya construcción costaba en Europa entre \$50.000 y \$120.000 por legua, y sugería más bien hacer un esfuerzo en el sistema movido por locomotoras *Fairlie* (desarrollado en el país de Gales) que tenían una distancia entre ejes de 2 pies y que se estaba probando en otras partes de Europa con un costo de alrededor de \$30.000 por legua⁸. El problema de una trocha tan angosta era que permitía solo una limitada capacidad de carga.

Los tramos que se construyeron durante ese período no configuraron en sí un sistema de transporte nacional interconectado, sino que más bien permitieron vincular algunas zonas de producción de bienes exportables con el mercado internacional. En ese sentido, a pesar de ser tramos cortos y desarticulados entre sí, y de presentar promedios de construcción muy bajos comparados con los de otros países de América Latina, entre ellos México, Brasil o Argentina⁹, representaron mejoras importantes en la reducción

“técnicos” y de infraestructura, la resistencia de los enemigos del libre comercio y rivales personales, la empresa fracasó; cfr. Fischer (2003: 994).

7 Ver Camacho Roldán (1976 [1871-2]: 100).

8 Ídem.

9 De acuerdo con Palacios (1983: 54), para 1883 en el país había 151 kilómetros de ferrocarril; en 1888 el número había aumentado a 240,9 kilómetros, en 1904 llegó a los 516,9 kilómetros, y en 1910 el total equivalía a

de los tiempos y los costos del transporte, lo que significó un fuerte impacto en el auge exportador agrícola de principios del siglo xx¹⁰, además, la interconexión de esas líneas con los ríos navegables, con los puertos marítimos y con los caminos tradicionales revela un rudimentario sistema de transporte que a lo largo del siglo se volvió más complejo con la modernización de los viejos caminos transformados ahora en carreteras, y con la ampliación de la red ferroviaria.

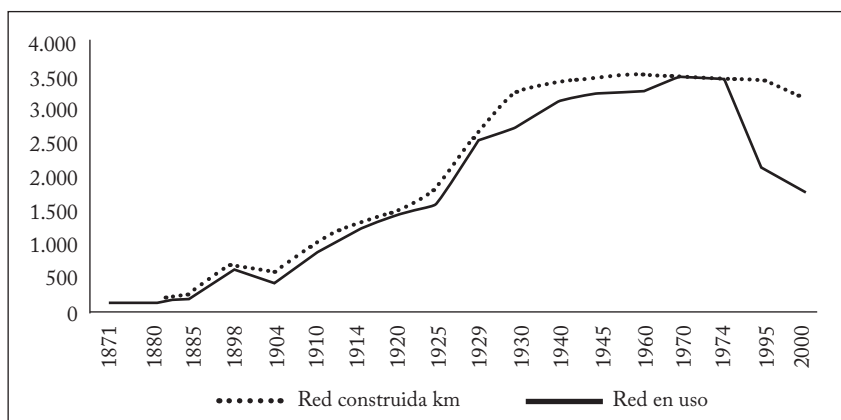
Ese esfuerzo inicial se tradujo en la construcción, entre 1850 y 1910, de catorce líneas férreas mediante las cuales quedaron conectados muchos de los centros de producción de bienes agrícolas para exportación hacia el mercado mundial; las obras de casi la mitad de dichas líneas se iniciaron durante el denominado Radicalismo Liberal. Los ferrocarriles de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y el Pacífico sirvieron para regularizar el flujo de mercancías a través de esos puertos, teniendo en cuenta que el del Pacífico tuvo además el propósito temprano de buscar la conexión con el ferrocarril de Antioquia y eventualmente con el del Caribe. Los ferrocarriles de La Sabana, Nordeste y Suroeste se construyeron con el fin de conectar a Bogotá con distintos puntos de la Sabana, y como una salida hacia el río Magdalena; así mismo, los de Girardot, Espinal, Puerto Wilches, La Dorada y Antioquia permitían unir los centros de producción con la vía del río Magdalena¹¹; el ferrocarril de Cúcuta se construyó para movilizar la carga de Santander hacia la frontera, y el ferrocarril de Panamá se convirtió en una importante vía de paso entre el mar Caribe y el océano Pacífico¹².

1,6% del total suramericano; sin embargo, si se incluyen las rutas mexicanas dicho porcentaje se reduce drásticamente

- 10 En este sentido, Camacho Roldán sostenía en sus *Memorias de Hacienda* (1976 [1871-2]: 93) que la regularización de la navegación a vapor por el río Magdalena se debió a la libertad de cultivo y comercio de tabaco, en particular en Ambalema, lo que garantizó la carga de retorno necesaria.
- 11 El de Antioquia incluyó la conexión con el ferrocarril de Amagá, lo que permitió la conexión con el río Cauca y eventualmente con el ferrocarril del Pacífico.
- 12 Se utilizan los nombres genéricos, a pesar de que las compañías operaron con diferentes denominaciones.

La decisión de integrarse a los mercados mundiales requería reducir los costos internos de transporte¹³, y en ese sentido la construcción de los ferrocarriles significó un cambio profundo en el desarrollo posterior del sistema, puesto que implicó el reemplazo parcial de la movilización de carga por medio de mulas y de cargueros humanos, con lo cual no solo se redujeron los costos¹⁴, sino que hubo además una disminución inmediata en la vulnerabilidad del sistema de envío de mercancías, pues mediante los medios tradicionales de carga se debían desafiar peligros que no se afrontaban ya con los ferrocarriles, aunado a un aumento significativo en el volumen total de mercancías movilizadas. Como se puede apreciar en la gráfica 1, lo anterior se tradujo en un crecimiento constante, aunque lento y volátil, con promedios más bajos de los que se registraban en otros países latinoamericanos.

GRÁFICA 1
KILÓMETROS DE RED CONSTRUIDOS Y EN USO (1871-2000)



Fuente: construido a partir de Poveda (2010: 62-64).

13 Meisel, Ramírez y Jaramillo (2016: 166).

14 En 1871 Camacho Roldán (1976 [1871-2]: 102) calculó que, gracias a los ferrocarriles, la reducción de los fletes podía ser de alrededor de una cuarta parte de los costos tradicionales; también hizo referencia a que el sobre costo del transporte interno podría estar en el 100% sobre el precio de los productos agrícolas. Esto sin duda fue un gran incentivo en la definición de los primeros proyectos ferroviarios del país.

Además, como se deduce de la gráfica anterior, a comienzos del siglo xx cambió la tendencia en la cantidad de kilómetros construidos, lo que pudo deberse en parte al esfuerzo del gobierno de Rafael Reyes por impulsar obras de fomento y por crear un nuevo marco legal e institucional que permitiera estimular esas iniciativas. En particular, se creó el Ministerio de Obras Públicas con el fin de organizar la construcción de ferrocarriles, y se planteó una efímera legislación que buscó nacionalizar y centralizar el manejo de la política ferroviaria, tratando de abandonar en parte el viejo sistema de concesiones, lo que facilitó el crecimiento total de la red en 1,6 veces durante ese gobierno

A pesar del esfuerzo, si se observa el índice latinoamericano de kilómetros de ferrocarril construidos per cápita entre 1893-95 y 1919-22, Colombia descendió del cuarto lugar más bajo (superando solo a Ecuador, Haití y Guatemala), al penúltimo lugar, por encima únicamente de Haití. Sin duda, esas cifras ponen en perspectiva el esfuerzo ferroviario colombiano con respecto al de Argentina, México, Chile o Brasil, países que lideraron la vanguardia en la construcción de ferrocarriles en América Latina.

TABLA I
KILÓMETROS DE FERROCARRIL PER CÁPITA
EN AMÉRICA LATINA (1893-1895 Y 1919-1922)

País	1893-1895	1919-1922
Haití	0	7
Colombia	15	20
El Salvador	23	23
Ecuador	10	26
Venezuela	33	26
Guatemala	13	35
Nicaragua	44	38
R. Dominicana	24	45
Perú	60	46
Paraguay	48	56

País	1893-1895	1919-1922
Brasil	95	
Panamá		78
Bolivia	43	81
Honduras	19	95
Costa Rica	132	112
Cuba	122	119
México	106	120
Uruguay	252	140
Chile	102	152
Argentina	382	286

Fuente: Ocampo (1998: 53).

Entre 1920 y 1950 se aprecia que en Colombia hubo un crecimiento económico sustentado en el aumento de las exportaciones, la mejora del crédito externo, el desarrollo de la infraestructura – en especial la de transporte–, y un proceso de industrialización por sustitución de importaciones. Durante el periodo las exportaciones per cápita crecieron 2,03% promedio anual, y el PIB per cápita 2,3% anual¹⁵. Por supuesto, como se verá más adelante, cuando se desagrega el período general se pueden observar comportamientos distintos en cada década.

TABLA 2
TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB Y DE LAS EXPORTACIONES
PER CÁPITA (1920-1950)

Período	PIB per cápita (%)	Exportaciones per cápita (%)
1920-1929	4,03	7,01
1930-1939	1,95	-0,30
1940-1950	1,60	3,48
1920-1950	2,29	2,03

Fuente: Meisel, Ramírez y Jaramillo (2016: 167).

15 Meisel, Ramírez y Jaramillo (2016: 167).

Durante la década de 1920 la bonanza económica fue aprovechada hábilmente por el gobierno de Pedro Nel Ospina (1922-26) para mejorar los niveles de inversión en infraestructura, lo cual estuvo soportado en el incremento de la deuda pública, mayores entradas de inversión extranjera y los US\$25 millones de dólares pagados por los Estados Unidos como indemnización por su participación en la separación de Panamá en 1903. La inversión en la construcción de ferrocarriles representó hasta 1929 el 45% de la deuda externa, con un crecimiento promedio anual de la inversión de un 20%, equivalente a cerca del 7% del PIB. Esto permitió pasar de 1.500 kilómetros de ferrocarril en 1923 a cerca de 2.600 kilómetros en 1929, con un incremento en la movilización de pasajeros y de carga de cerca del 30%¹⁶.

Desafortunadamente, como se verá, aunque los ferrocarriles recibieron una porción importante de los dineros pagados por la indemnización de Panamá (65%), el manejo se hizo de manera desordenada y atomizada, dado que entre 1923 y 1928 el Congreso cambió cuatro veces la administración de los ferrocarriles, lo que llevó a un redireccionamiento de la inversión hacia las carreteras, afectando en el largo plazo el desarrollo ferroviario colombiano.

Así mismo, la década de 1930 significó enfrentar los efectos de la crisis económica y de la contracción fiscal y económica del país con una reducción sustancial en la inversión en ferrocarriles, al tiempo que la movilización de carga y pasajeros se contraía en cerca del 30% en 1930^[17]. Con los nuevos gobiernos liberales de la época se vio un cambio en el diseño de política ferroviaria, para lo cual el Congreso promulgó la Ley 29 de 1931, o “de Ferrocarriles”, y la Ley 88 de Carreteras el mismo año

Durante el gobierno de Enrique Olaya Herrera (1930-1934), Germán Uribe Hoyos, ministro de Obras Públicas, canceló todos los contratos de construcción, eliminó todos los subsidios de transporte a los gobiernos departamentales y llevó al Congreso una propuesta para centralizar la política pública, dándoles a los

16 Ibid. (2016: 167-168).

17 Ibid. (2016: 170).

profesionales una posición dominante en la toma de decisiones y limitando la intervención de los políticos en las decisiones de inversión¹⁸, lo que se concretó con la creación del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales (CAFN), al cual se le dio en sus inicios un carácter técnico para el manejo de la política y la administración ferroviaria, con lo que se le imprimió un nuevo dinamismo a su manejo¹⁹.

Mientras entre 1934 y 1935 se construyeron 226 kilómetros de ferrocarriles con una inversión promedio de 0,47% del PIB, el número de kilómetros de carreteras alcanzó los 1.000, con una inversión pública promedio de 1,41% del PIB. No obstante, durante el primer gobierno de Alfonso López Pumarejo (1934-1938) se promulgó la Ley 204, mediante la cual se reactivó la construcción de ferrocarriles, al autorizar al CAFN a destinar las ganancias operacionales netas para un programa decenal de ampliación de la red. Igualmente, la Ley 70 de 1939 aprobó una emisión de bonos por US\$8.571.429 para financiar la construcción de ferrocarriles, con lo cual la red férrea pasó de 3.035 kilómetros en 1936 a 3.432 kilómetros en 1946^[20]; sin embargo, la escasez de recursos, la nacionalización de varios ferrocarriles, la competencia con carreteras paralelas, los altos costos laborales y las bajas tarifas redujeron los ingresos. Con la nacionalización de la mayoría de los ferrocarriles colombianos, el CAFN debió asumir todos los costos operacionales y laborales de las empresas²¹.

Como se señaló, para 1934 la red férrea contaba con poco más de 3.000 kilómetros, pero en términos de densidad era de tan solo 0,30 por cada 100 km², y de 3,8 kilómetros por cada 10.000 ha-

18 Hartwig (1983: 105).

19 No obstante, el gobierno nacional se reservó la revisión tanto de las tarifas como de los itinerarios, así como algunos controles sobre el manejo presupuestal.

20 Ramírez (2006: 36).

21 Las prestaciones sociales de los empleados del ferrocarril eran mayores que las de los empleados del gobierno; por ejemplo, en 1934 el salario diario de un trabajador del ferrocarril era de \$1,03, mientras que el de un obrero del sector público era de \$0,70. En 1936 era de \$1,16 y \$0,89 respectivamente (Ramírez, 2006: 38).

bitantes. En términos tanto absolutos como relativos, de nuevo los líderes en América Latina eran México, Brasil, Argentina y Chile, cuyas cifras sobrepasaban en algunos casos las de los países europeos más importantes. Sin embargo, esas cifras palidecen si se tiene en cuenta que para ese año en Estados Unidos se habían construido 415.000 kilómetros de ferrocarril con un promedio de 32,70 kilómetros por cada 10.000 habitantes.

TABLA 3
COMPARACIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES (1934)

País	Total km	Por cada 100 km ²	Por cada 10.000 habitantes
Costa Rica	825	1,40	14,90
Paraguay	1.064	0,30	12,00
Venezuela	1.073	0,10	3,30
Ecuador	1.130	0,50	5,70
Guatemala	1.236	1,10	5,50
Bolivia	2.412	0,20	8,00
Uruguay	2.783	1,50	14,00
Colombia	3.056	0,30	3,80
Perú	4.522	0,40	6,90
Chile	8.898	1,20	20,20
España	16.319	3,20	6,60
México	24.727	1,30	14,00
Reino Unido	32.816	13,60	7,00
Brasil	35.646	0,40	8,10
Argentina	39.480	1,40	32,80
Canadá	68.176	0,70	62,50
Estados Unidos	415.948	4,50	32,70

Fuente: Ramírez (2006: 28).

Para la década de 1930 se registraron resultados operacionales negativos en la mayoría de los ferrocarriles, situación que en 1943, mediante la Ley 7.^a, condujo a una reestructuración del CAFN, lo que permitió al gobierno nombrar directamente a los miembros

del Consejo, y hacer una reforma laboral para enfrentar el problema de la carga prestacional; sin embargo, la primera medida politizó el manejo del CAFN, que hasta ese momento se había caracterizado por ser técnico, y la segunda no tuvo el efecto esperado sobre los ingresos²². Finalmente, en 1954 se liquidó el Consejo y se creó la Empresa de Ferrocarriles Nacionales, con lo cual se nacionalizó totalmente el manejo del sistema férreo, al tiempo que su actividad mostraba una caída sostenida.

Como se puede apreciar en la tabla 4, para la década de 1960 Colombia tuvo uno de los índices más bajos de construcción de vías férreas por cada 100 km², superando solo a Paraguay y Venezuela, y el segundo más bajo de kilómetros construidos por cada 100.000 habitantes. Cabe anotar que muchos países tuvieron resultados inferiores a los de 1934, debido probablemente a la dura competencia que significaron las carreteras para el transporte ferroviario en el mundo, lo cual condujo al desmantelamiento parcial o total de muchas rutas. Como se muestra en la gráfica 2, la situación se deterioró aún más durante las siguientes dos décadas.

TABLA 4
COMPARACIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES (1960)

País	Total km	Por cada 100 km ²	Por cada 10.000 habitantes
Paraguay	441	0,11	2,42
Venezuela	474	0,05	0,65
Costa Rica	665	1,30	5,30
Ecuador	1.152	0,41	2,52
Guatemala	1.159	1,06	2,98
Perú	2.559	0,20	2,58
Uruguay	3.004	1,69	11,84
Colombia	3.241	0,28	2,08
Bolivia	3.470	0,32	10,12
Chile	8.415	1,11	10,94

22 Ramírez (2006: 38-40).

País	Total km	Por cada 100 km ²	Por cada 10.000 habitantes
México	23.369	1,19	6,11
Brasil	38.287	0,45	5,27
Argentina	43.905	1,59	21,29
Estados Unidos	350.116	3,82	19,38
España	18.033	3,57	5,92
Canadá	70.858	0,71	39,56
Reino Unido	29.562	12,07	5,62

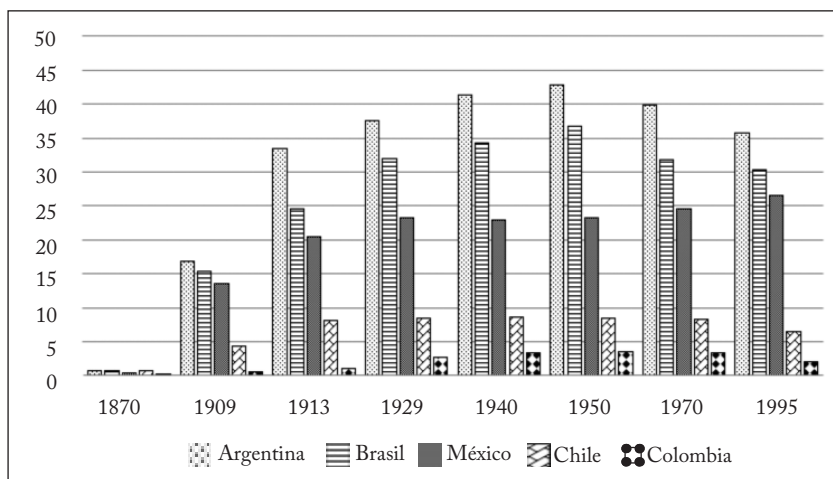
Fuente: Ramírez (2007: 403).

Si se analiza la evolución histórica de la red ferroviaria en América Latina (ver Anexo C), la situación se repite a lo largo de todo el siglo xx, aunque se observa un liderazgo claro de Argentina, Brasil y México, seguidos por Chile, que se rezaga rápidamente a comienzos del siglo. Es de anotar que Colombia muestra una distancia considerable respecto de los países mencionados.

Tradicionalmente se ha afirmado que la geografía colombiana representa un límite para la construcción de ferrocarriles; no obstante, ello constituye una mirada reduccionista, una especie de demarcación forzosa, que tiende a soslayar la profunda relación entre el desarrollo del mercado y la superación de los obstáculos geográficos. Si bien la topografía colombiana y las condiciones climáticas encarecieron significativamente la construcción y operación del ferrocarril, no constituyeron un límite insuperable en las primeras décadas del siglo xx cuando el despegue de la economía cafetera permitió un cambio en las condiciones económicas generales, como se puede evidenciar por el incremento de la red de transportes del país. Esto no quiere decir que la geografía sea un factor neutral en el análisis del desarrollo ferroviario; por el contrario, representó obstáculos significativos que fueron más allá de las dificultades de construcción²³.

23 Por supuesto que no se pueden dejar de lado factores como la capacidad económica y técnica en los ámbitos regional y nacional, así como el mane-

GRÁFICA 2
COMPARACIÓN HISTÓRICA DE ALGUNOS FERROCARRILES
LATINOAMERICANOS (1870-1995)²⁴



Fuente: ver Anexo C.

Aunque se puede afirmar que tanto los hacendados como los comerciantes promovieron inicialmente el impulso ferrocarrilero, ello difirió en cada región en términos de sus intereses políticos y económicos; por ejemplo, los comerciantes extranjeros radicados en Barranquilla y en la región norte del país participaron activamente, junto con los políticos locales, en la promoción de una conexión férrea más eficiente entre el Caribe y el Magdalena.

En todo caso, es claro que el objetivo general era vincular el esfuerzo de construcción de la infraestructura de transporte con un modelo de desarrollo económico sustentado en el comercio internacional y apoyado en una política estatal generosa, lo cual se tradujo en una legislación con grandes ventajas y pocas exigencias para los inversionistas, que dio como resultado el establecimiento de algunos monopolios de transporte, privilegios especiales, generosos tratamientos tributarios, traspasos enormes de tierras baldías y, en no pocas ocasiones, grandes desfalcos a las finanzas públicas.

jo político, elementos que serán desarrollados ampliamente en el presente trabajo.

24 Cifras en miles de kilómetros.

Como se verá, la construcción y puesta en marcha de esa línea pone en evidencia cómo los empresarios extranjeros y nacionales aprovecharon hábilmente un entorno de debilidad institucional para emprender grandes inversiones con pocos riesgos, financiando un proyecto de modernización y una apuesta por el sector externo a través de una política fiscal altamente regresiva; igualmente, permite analizar el giro que dio el Estado en el siglo xx, gracias a las nuevas condiciones económicas tanto del mercado interno como de los internacionales, direccionado hacia un modelo de construcción, administración y gestión pública con diversos grados de éxito y fracaso.

Además, líneas como la del ferrocarril de Bolívar permiten comprender los procesos de redefinición territorial; en ese sentido, en este trabajo se entiende la construcción de los ferrocarriles como una forma de apropiación del espacio por una sociedad determinada y, por tanto, como un hecho de autoridad, de suerte que al analizar la forma en que se da esa apropiación se puede ver cómo una sociedad determina el ejercicio del poder; y ese análisis del poder y de sus formas representativas desvela los aspectos políticos y jurídicos de la vida social; entonces, es partir de lo señalado que se plantean preguntas acerca de la conformidad, la resistencia, el potencial de estabilidad del sistema, la cohesión del orden social y la fortaleza o debilidad del sistema de valores dominante²⁵.

El concepto de poder que aquí se maneja no se limita al ámbito jurídico o político dentro de un marco institucionalizado, sino que se refiere a un espectro amplio de actividades políticas que incluye los campos económicos, culturales y sociales, los cuales se expresan a través de un sistema de pesos y contrapesos, inmerso en relaciones hegemónicas que por sus características son desiguales y asimétricas. Esta aproximación implica indagar por el tipo de redes que se tejen en torno al ejercicio del poder, en el cual se pueden apreciar múltiples tensiones al interior de diversos grupos políticos del Bolívar Grande, en particular entre Barranquilla y los puertos tradicionales de Cartagena y Santa Marta, por mantener

25 Dirks, Eley & Ortner (1994: 4-6).

o ganar una posición privilegiada en los flujos de comercio internacional colombianos.

MAPA 2
ESTADO SOBERANO DE BOLÍVAR



Fuente: Tomado de Jaramillo y Meisel (2010: 296), modificado por el autor.

En este trabajo se analiza la forma como se establece un dominio territorial efectivo, lo cual implica examinar la red de poderes y de dominaciones que subyacen al territorio, y para ello identificar las posiciones de los diferentes grupos, sus lógicas de acción o inacción, de ejercicio del poder o de resistencia y, más importante aún, comprender sus mecanismos y la forma en que los utilizan para estructurar las relaciones de poder en el espacio.

En particular, en el caso del ferrocarril de Bolívar, la sustitución de una élite terrateniente tradicional por una nueva económica comercial vinculada gracias a un modelo de desarrollo basado en el comercio exterior permitió, por ejemplo, consolidar una naciente burguesía comercial en Barranquilla, producto, en buena medida, de procesos de migración tardía en el siglo XIX. Tal situación difícilmente hubiera podido ocurrir en el puerto sin la construcción del ferrocarril.

Durante el liberalismo radical se comenzó a discutir la necesidad de construir ferrocarriles, de forma que las élites tanto regionales como locales tuvieron una oportunidad sin igual para consolidar sus bases de poder y desarrollar una serie de proyectos —además de los ferrocarriles debe tenerse en cuenta, por ejemplo, el desarrollo bancario a través de un modelo de banca libre—, que les permitió, aunque de forma limitada por las características estructurales de la economía nacional, ampliar su actividad económica y afianzar su poder regional.

Sin embargo, los rasgos propios del sistema impidieron el desarrollo de un mercado de capitales más amplio, lo cual introdujo profundas desigualdades regionales. El impacto sobre la economía del país estuvo restringido a la capacidad económica propia de cada región o a la habilidad para convocar a inversionistas foráneos, sin que existiera la posibilidad de crear redes más amplias o de generar economías de escala.

Con el cambio dramático en la visión de Nación a partir de las reformas introducidas por la Regeneración (1880-1899), muchos ejes centrales de la discusión tomaron un giro imprevisto, lo cual se ve, por ejemplo, en la definición política de las relaciones entre las clases sociales, de tal forma que los radicales defendían que el modelo económico, el capitalismo, promovía de manera automática un régimen de libertades individuales y democracia; mientras que la Regeneración veía en el capitalismo sin regulación un peligro claro para los valores “tradicionales” que defendían: autoridad, religión y centralismo. No obstante, el proyecto ferroviario tomó un camino de consenso relativo que debe ser analizado desde el ámbito regional y nacional, ante el cual surgen interrogantes acer-

ca de si efectivamente dicho consenso existió o si continuó siendo un proyecto profundamente regional apoyado por los intereses locales.

Por tal razón es necesario recalcar la importancia de mecanismos tales como la política económica, expresión clara de soberanía y de construcción simbólica del Estado y de la Nación; en otras palabras, del éxito o fracaso de la política económica depende el camino que seguirá el proceso de construcción de una economía nacional. Esta afirmación, además, tuvo múltiples interpretaciones durante el siglo XIX y comienzos del XX, en tanto se transitaba del Radicalismo a la República Liberal. Así, mediante el estudio de la política económica, en particular la ferroviaria, es posible analizar la forma en que una sociedad determina el ejercicio del poder, y la construcción de las instituciones que le permiten al Estado, o a otros grupos, detentarlo.

De acuerdo con lo anterior, aunque la influencia del ferrocarril de Bolívar fue menor en la definición regional durante el régimen federal decimonónico, de todas formas creó una fractura importante en el departamento de Bolívar Grande, al contribuir significativamente a la creación de una nueva subregión con mayor dinamismo que las tradicionales en la zona caribe. Sin embargo, dicho proyecto también permite apreciar de manera clara los peligros que debía sortear el débil Estado colombiano frente a la avidez de los inversionistas (locales y extranjeros) que vieron en los ferrocarriles la oportunidad de especular con ellos a costa de los intereses nacionales; así como la debilidad derivada del desconocimiento técnico requerido para la construcción de las rutas, lo que se tradujo, en este y otros casos, en negociaciones profundamente desventajosas para el Estado, sin la posibilidad de realizar controles eficaces. El ferrocarril de Bolívar fue como un presagio de las escabrosas cesiones y contratos que se verían con frecuencia más adelante en otros proyectos, aunque se reconoce que la ruta cumplió con creces sus objetivos.

A continuación se analiza la forma en que este ferrocarril contribuyó a propiciar una variación significativa en los patrones de apropiación territorial y a impulsar un cambio en la dinámica eco-

nómica y social, asociada no solo con la disminución en los tiempos y costos de transporte, sino con nuevas dinámicas territoriales.

METODOLOGÍA

El desarrollo de esta investigación se fundamentó, en primera instancia, en un juicioso estudio de las fuentes primarias publicadas, las cuales permitieron una aproximación a los modelos de pensamiento y a los mecanismos de dominación, en la medida en que los autores de los artículos de prensa, folletos, libelos y artículos apelaban a una forma de legitimidad expresada en la “opinión pública”, en la que se pueden identificar las instancias de juicio o de justificación en uno u otro sentido alrededor de la construcción de los ferrocarriles colombianos. Así mismo, se hizo un trabajo de fuentes de archivo en el Archivo General de la Nación, en especial a partir del Fondo Ferrocarriles, el cual contiene importantes documentos referentes a la operación, el volumen de carga y los cambios en las propiedades, entre otros elementos que permitieron el análisis del ferrocarril de Bolívar en el siglo xix.

Las fuentes primarias fueron de gran utilidad para contribuir a dilucidar los procesos legales, las demandas que se suscitaron alrededor de la propiedad del ferrocarril y la cesión de los contratos de concesión, así como los derechos de recompra de la ruta. Estos textos se destacan por ofrecer con mucho detalle los debates que se dieron en torno a los hechos y por brindar testimonios directos sobre los mismos²⁶.

Por último, se realizó un trabajo de revisión historiográfica de los ferrocarriles en Colombia, pues a partir de su cuidadoso análisis, y del contraste con los diferentes enfoques teóricos, se pueden encontrar elementos nuevos de discusión y estudio que complementen

26 Entre los textos más destacados están: Arango (1886), Cisneros (1896), Hoenigsberg (1870), Hoenigsberg (1871), Hoenigsberg, Wessels & Cía. (1873: 797), Jimeno (1884), Jimeno (1871), Núñez (1874: 1329-1330), Price (1886), Siefken (1871), Shepherd (1869: 430); Torres (1909), Carbone (1908), Wessels (1872a) y Wessels (1872b).

la consulta de fuentes primarias documentales y de archivo. En ese sentido, es importante destacar el trabajo enciclopédico realizado por Alfredo Ortega entre 1917 y 1932 para documentar la historia de los ferrocarriles nacionales, a partir del cual es posible establecer una visión general de su estado para finales del siglo xix y comienzos del xx, así como el juicioso estudio sobre el desarrollo de los tres puertos más importantes del Caribe colombiano (Barranquilla, Cartagena y Santa Marta) elaborado por Theodore Nichols²⁷. Ambos textos presentan descripciones interesantes del desarrollo de esa ruta, aunque no analizan su impacto en términos de comercio exterior, y de desarrollo urbano y económico en Barranquilla. Otros textos, como los de Gabriel Poveda²⁸, Gustavo Pérez²⁹ y Thomas Fischer³⁰ presentan resultados similares a los de Ortega y Nichols, aunque es importante resaltar la propuesta de Fischer en torno al éxito relativo que alcanzaron las rutas cortas colombianas (Panamá, Cúcuta y Barranquilla) frente a las de mayor longitud³¹.

El objetivo del análisis del ferrocarril de Bolívar es poner en evidencia las pugnas de poder en la costa Caribe colombiana entre una Cartagena duramente golpeada por el tránsito a la República y una pujante Barranquilla que luchaba por ganar un lugar protagónico en el sector estratégico por excelencia del siglo xix, el comercio exterior, así como apreciar las importantes diferencias en las formas de contratación, de negociación y de inversión extranjera que marcaron su construcción.

Esa dinámica de cambio sucedió cuando ya se había establecido un modelo federal en el país, por lo que no es posible apreciar

27 Nichols (1988; 1973).

28 Gabriel Poveda (2002; 2010).

29 Gustavo Pérez (2007).

30 Thomas Fischer (2002).

31 Fischer (2002: 6-7) establece una clasificación entre líneas cortas (menos de 150 kilómetros) y vías largas (más de 150 kilómetros). En Colombia solo se construyeron tres líneas cortas: Panamá-Colón, Sabanilla-Barranquilla y Cúcuta-Puerto Villamizar, las cuales fueron terminadas en poco tiempo y en su construcción estuvieron involucrados empresarios locales o extranjeros relacionados con el comercio internacional. La facilidad de su construcción y el acceso a importantes capitales fueron factores clave para su éxito.

de manera clara su asociación con un programa político definido. Como se verá, en ese proyecto participaron sobre todo empresarios extranjeros que supieron aprovechar los momentos políticos que atravesaba el país, además de políticos que militaron en uno u otro partido —o en ambos, dependiendo del momento—, y que, al igual que los empresarios extranjeros, supieron beneficiarse de la debilidad gubernamental.

Aunque esa línea fue fundamental para impulsar el comercio exterior y consolidar el desarrollo del departamento y, en particular, el de su capital, Barranquilla, ha sido tal vez una de las menos discutidas y analizadas de la historia ferroviaria nacional, situación que confirma la poca atención que la historia del Caribe colombiano ha recibido de los estudiosos.

En este texto se analiza la manera como esa línea constituyó no solo una forma de regularizar el comercio exterior colombiano, que se realizaba a través del mar Caribe, sino que implicó, además, un cambio de fondo en el balance de poder político y económico de la región, en la medida que desplazó, a finales del siglo xix y comienzos del xx, los puertos tradicionales de Cartagena y Santa Marta, consolidando a Barranquilla en su lugar. En esta segunda edición se llevó a cabo una revisión general de los contenidos y de la estructura interna de los capítulos de la primera edición, así como la inclusión de un nuevo capítulo sobre el tranvía de Barranquilla. En ese sentido, el libro se divide en tres partes: en la primera se estudia la construcción y puesta en marcha del ferrocarril, así como la participación de las élites locales y su interacción con los inversionistas extranjeros involucrados en el proceso que permitió consolidar a Barranquilla como puerto fluvial y marítimo; en la segunda se analiza el impacto de la ruta férrea en la consolidación económica y política de Barranquilla, y cuáles fueron las razones que hicieron que la línea se volviera innecesaria desde el final de los años treinta y comienzos de los cuarenta; en la tercera se estudia el desarrollo y el papel que jugó el tranvía de Barranquilla en esos procesos, y, por último, se presentan unas consideraciones finales en términos de la definición de un modelo de construcción ferroviaria en el siglo xix.

I. De puerto fluvial a puerto marítimo: la construcción del ferrocarril de Bolívar

Vincular las regiones productoras de artículos exportables con el resto del mundo no fue una tarea fácil. La conexión con los puertos marítimos implicó, en la mayoría de los casos, la construcción de un camino carretero o ferroviario que se enlazara con algún río navegable, además de la normalización de la navegación a vapor, con una carga de retorno que garantizara la rentabilidad financiera y social de estas inversiones. Tradicionalmente, la mayoría de las rutas férreas buscó vincular esas regiones con el río Magdalena, puesto que este era considerado la principal vía de comunicación del interior colombiano con el mar Caribe.

Paradójicamente los dos puertos tradicionales en el Caribe hasta el siglo XVIII, Cartagena y Santa Marta, presentaban serios problemas para el comercio. El primero tuvo un lugar protagónico durante la Colonia gracias a que las condiciones naturales de su bahía eran ideales para la defensa militar; no obstante, las condiciones de sedimentación del Canal del Dique hicieron que su navegación fuera prácticamente imposible hasta el siglo XX. Por

otra parte, Santa Marta contaba con una bahía con aguas más profundas, pero con dificultades para la defensa y la conexión con el río Magdalena, la cual se hacía a través de canales y ciénagas con serias limitaciones para la navegación.

A comienzos del siglo XIX Barranquilla era un pequeño puerto fluvial prácticamente sin acceso al mar a pesar de su cercanía geográfica, debido principalmente a las dificultades que representaban para la navegación los bancos de arena de Bocas de Ceniza. Aunque su historia se vio opacada durante el período colonial por los puertos de Cartagena y Santa Marta, para finales de siglo Barranquilla se había convertido en el principal puerto colombiano, y la ciudad en un centro industrial y comercial dinámico que contaba con una pujante población, en la que se destacaban empresarios e inversionistas alemanes, franceses, ingleses y, más tarde, sirios y libaneses. Esa transformación no hubiera sido posible sin la apertura del puerto satélite en la bahía de Sabanilla, y sin la construcción de una línea férrea entre este y Barranquilla, ciudad que cumplía simultáneamente las funciones de puerto marítimo y fluvial especialmente estratégico para el comercio exterior colombiano.

Para un mejor análisis el capítulo se divide en dos partes: en la primera se estudia el proceso de contratación para la construcción del ferrocarril de Bolívar, el cual comenzó a preconfigurar, con sus virtudes y problemas, el modelo de contratación de las concesiones ferroviarias durante el siglo XIX, y en la segunda se examina el efecto que tuvo el proceso de construcción de la línea férrea en la transformación económica de Barranquilla.

1.1. LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DEL FERROCARRIL DE BOLÍVAR

La discusión acerca de la necesidad de un puerto satélite cercano a Barranquilla se remonta a 1845, cuando el presidente Tomás Cipriano de Mosquera presionó por la construcción de una aduana en Sabanilla a fin de dar su aval para la apertura de una ruta

que conectara estos dos puntos. El proyecto de construcción de la aduana se otorgó mediante concesión a Santiago Wilson en 1849. Sin embargo, las dificultades económicas que enfrentaron él y sus socios los llevaron a ceder el contrato en ese mismo año a Esteban Márquez, quien la culminó el 19 de abril de 1853, aunque permaneció prácticamente sin uso durante algunos años por la falta de una vía adecuada entre Sabanilla y Barranquilla para el transporte de bienes, y de un puerto adecuado para su servicio³².

Para mediados de la década de 1860 era evidente la necesidad de conectar de manera más expedita a Barranquilla con un puerto marítimo más eficiente y sin los problemas de navegabilidad que presentaba Bocas de Ceniza, razón por la cual la Convención Constituyente del Estado Soberano de Bolívar promulgó la Ley del 4 de mayo de 1865 que dio atribuciones al Ejecutivo para contratar una concesión que conectara, por medio de una vía férrea, la ciudad con el puerto de Sabanilla. Al amparo de esa normatividad, el 23 de agosto de ese año el Estado firmó un contrato con el general Ramón Santodomingo Vila³³ y con Ramón B. Jimeno para llevar a cabo la obra con un privilegio de explotación de cincuenta años y con la posibilidad de prorrogarlos por veinticinco años más³⁴.

Sin embargo, la élite cartagenera, reacia a perder su menguada posición en el comercio internacional, logró ejercer las presiones necesarias para que la Corte Suprema de Justicia suspendiera dicha ley. Esto obligó a un nuevo esfuerzo jurídico para revivirla, lo que, aunado al contrato firmado con W. F. Nelly para construir

32 Caballero Truyol (2015: 148).

33 Ramón Santodomingo Vila militó en las filas del Partido Liberal en el siglo XIX y ejerció la presidencia del Estado de Bolívar en dos ocasiones (1864 y 1870-1872); fue secretario de Guerra de Santiago Pérez Manosalva entre 1873 y 1875. Más adelante tuvo un papel protagónico durante la Regeneración, siendo designado presidente del Estado de Panamá en los difíciles años 1885 y 1886, al final de los cuales se vio comprometido en la penosa muerte en prisión del General Gaitán Obeso. Debido a ello Núñez hubo de desaprobar en público los excesos de Santodomingo Vila, tras lo cual este renunció a la presidencia del Estado (Sosa, 1911).

34 Torres (1909: 16), Palacio (1871: 6).

un ferrocarril paralelo al Canal del Dique (el cual nunca se llevó a cabo), permitió la firma de un nuevo contrato en febrero de 1868 con los mismos beneficiarios³⁵.

Los términos del contrato sirvieron de base para las concesiones que se firmaron en Colombia en los años siguientes: otorgó a los concesionarios el mismo término de tiempo de cincuenta años prorrogables por veinticinco más para explotar la empresa, y les permitió establecer un servicio de telégrafo eléctrico a lo largo de la línea férrea; además, se fijó en un año, a partir de la firma, el tiempo necesario para reunir el capital y comenzar la obra, la cual debía terminarse en cinco años; también se adjudicaron, como incentivos a los inversionistas, los terrenos para la construcción de la línea, la infraestructura necesaria para operar y 20.000 hectáreas de tierras baldías³⁶.

A cambio de estas prebendas los concesionarios se comprometieron a transportar sin cargo las valijas y encomiendas de tropas e inmigrantes; por su parte, la carga oficial debía cobrarse por la mitad de la tarifa establecida y se debía realizar un pago al Tesoro de \$6.000 anuales, desde que se concluyera la obra hasta el final de la concesión. No obstante que ninguno de los dos inversionistas poseía el capital necesario para llevar a cabo la obra, lograron utilizar hábilmente su influencia política para lucrarse del recién firmado contrato vendiendo los derechos. La transacción se llevó a cabo entre el apoderado Julio Hoenigsberg y Brainerd Webb, quien fundó en Londres la Compañía del Ferrocarril de Bolívar y Sabanilla³⁷.

Simultáneamente, el 9 de noviembre de 1867 el gobierno nacional aprobó un contrato firmado por el Secretario de Hacienda y Fomento con Percy Brandon³⁸ —apoderado de Nicolás Jimeno Collante³⁹ y los demás socios de la Compañía del Ferrocarril de Bo-

35 G. Pérez (2007: 359).

36 Ortega (1923: 297-298).

37 Hoenigsberg (1871: 21).

38 Brandon tuvo además intereses en las minas de Santa Ana, Supía, La Manta y Marmato como apoderado de la compañía Western Andes Mining Co., Ltd.; ver Brandon (1874: 1289).

39 Nicolás Jimeno Collante y Ramón B. Jimeno eran hermanos.

lívar y Sabanilla— para construir un camino de cualquier tipo entre Barranquilla y Sabanilla, a condición de comprobar la cesión de los derechos concedidos a Ramón B. Jimeno y Ramón Santodomingo Vila por el Estado Soberano de Bolívar. El contrato con Brandon se aprobó con modificaciones mediante la Ley 24 del 25 de mayo de 1868, y se formalizó el 28 de octubre siguiente, cuando Jimeno y Santodomingo traspasaron los derechos a la Compañía del Ferrocarril de Barranquilla y Sabanilla⁴⁰.

El 5 de enero de 1869 los socios ingleses informaron oficialmente al gobierno nacional la constitución de la Bolivar Railway Co. & Ltd., con domicilio en Londres, con lo cual daban por recibidos los derechos de los concesionarios originales. Así mismo, se nombró como superintendente e ingeniero en jefe a Henry Greenback, y como secretario de la compañía a Walter Shephard. Además, le anunciaron al gobierno el despacho de los primeros rieles y materiales necesarios para iniciar la construcción⁴¹.

El contrato firmado con el gobierno nacional otorgó beneficios adicionales a la compañía, entre los cuales estaba la garantía de que recibiría durante 25 años un interés anual del 7% sobre el capital, siempre y cuando no superara los \$600.000, el cual debía ser invertido efectivamente en la obra, con la condición de que, si la operación generaba por tres años consecutivos los intereses garantizados, se suspendía el pago. Mientras la garantía estuviera vigente, el gobierno tenía el derecho a ejercer la inspección del ferrocarril mediante un interventor⁴².

Las condiciones también contemplaban que la compañía podría emprender la construcción de los muelles y diques que considerara necesarios para la operación marítima; se extendió a dos años el plazo para comenzar la construcción luego de la firma del contrato,

40 Adicional al contrato original, un día antes, mediante el Decreto Legislativo del 22 de mayo de 1868, el Congreso de la República cedió a la Compañía, a título gratuito, el uso del edificio “Castillo Nuevo”, cerca de Sabanilla, con la condición de devolverlo con las mejoras en caso de venta del mismo; ver Torres (1909: 16).

41 Shephard (1869: 430).

42 Ortega (1923: 298-299).

aunque se mantuvo el tiempo de construcción en cinco años; se otorgó la exención del pago de impuestos a los materiales que se importaran para las obras de construcción, y a todas las contribuciones que se realizaran a la Nación; se amplió el derecho de propiedad a perpetuidad de la compañía sobre 50.000 hectáreas de tierras baldías, a cambio de lo cual el gobierno adquirió el derecho de transporte gratuito de los correos y cargamentos de su propiedad, de las tropas, de los empleados en comisión y de los inmigrantes. Una vez terminado el ferrocarril, la garantía sobre los intereses de la tarifa por los conceptos anteriores sería de la mitad de la vigente⁴³.

Salvador Camacho Roldán⁴⁴ llamó la atención respecto de la estructura contractual de esa línea, puesto que combinaba simultáneamente las operaciones de carga y descarga en el puerto con la de operación de la línea y el despacho de la aduana, de tal manera que no era fácil examinar las cuentas de los ingresos y gastos operativos para discernir qué elementos eran responsables de los posibles resultados, teniendo en cuenta que los dos primeros correspondían a la actividad propia de la empresa privada, en tanto la última era responsabilidad del gobierno.

Aunque esas críticas tuvieron poco eco, el proceso continuó. Sin embargo, la compañía no tenía el capital necesario y subcontrató la construcción con la alemana Hoenigsberg, Wessels & Cía., de Bremen, la cual contaba con representación en Barranquilla⁴⁵. El 28 de enero de 1869, y en medio de un optimismo general, arribaron los ingenieros Shephard y Greenback, responsables de los trabajos, los cuales comenzaron el 2 de febrero siguiente, con la esperanza de que con el ferrocarril Barranquilla se convirtiera en “la dueña absoluta del comercio”⁴⁶. El 3 de diciembre de 1870 el administrador de la Aduana, Joaquín María Palacio, recorrió cuatro veces el trayecto completo y dio un informe positivo de los trabajos y el tendido de los rieles hasta Puerto Salgar⁴⁷.

43 Ortega (1923: 298-299).

44 Camacho Roldán (1976: 99).

45 Palacio (1871: 6), Hoenigsberg (1870: 9-10).

46 Ferrocarril de Sabanilla (1869: 148).

47 Palacio (1871: 6).

En el mismo tono de optimismo, se registró en el *Diario de Cundinamarca* el proyecto en los siguientes términos:

Nuestra bahía estará llena de buques de todas las nacionalidades, y una actividad comercial será el resultado. Así, pues, el comercio, este gran nivelador y civilizador, con sus elementos de progreso se hará paso por el mundo, y pronto los espesos bosques del interior, de que hoy solo se escapan aullidos, serán cubiertos de tabaco, algodón, añil, café, y tantos otros productos con que cuenta este suelo privilegiado⁴⁸.

La compañía constructora informó oficialmente el 31 de diciembre de 1870 que a partir del 1.º de enero la empresa y el telégrafo comenzaban operaciones, además, afirmaban de manera optimista:

Rejistremos desde ahora el año 1871 como una de las épocas más notables en la historia del progreso i del engrandecimiento de Colombia, que va a entrar en más fáciles i repetidas operaciones comerciales que la harán conocer de aquellas grandes naciones encargadas de transmitir, junto con su experiencia i riquezas, la luz de la civilización, para comentar con ella la prosperidad de los pueblos⁴⁹.

A pesar de estos sentimientos, la inauguración se dio en medio de un sonado escándalo entre los concesionarios originales y la Compañía del Ferrocarril de Bolívar. El problema se suscitó debido a que, aparentemente, el Estado Soberano aún no había reconocido a la compañía como cesionaria de los derechos otorgados por la Ley del 4 de mayo de 1865 y por los inconvenientes administrativos, que se centraban en que carecía del capital suficiente para desarrollar la obra y había trasladado su domicilio a Bremen; en ese cambio se recompuso su capital accionario y se nombró como directores a los señores C. G. Meier (de Londres), H. H. Meier, C. H. Watjen y D. H. Watjen (de Bremen), quienes a su vez negociaron la construcción con Hoenigsberg, Wessels & Cía.

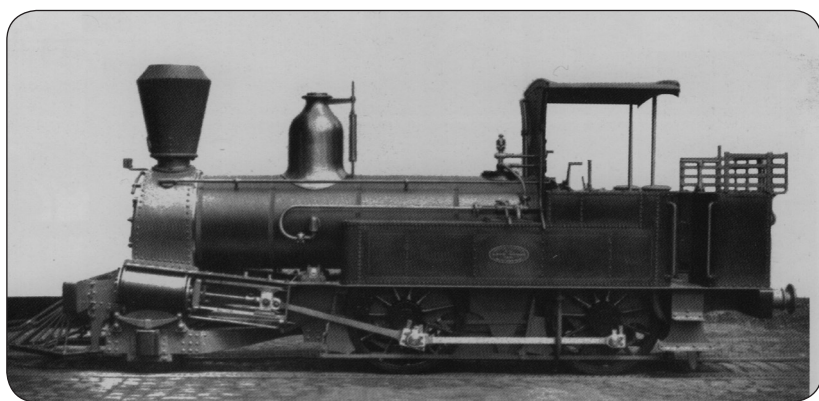
La inversión inicial en material rodante de la empresa en 1871 fue de dos locomotoras con un valor total de \$30.000, dos vagones de primera clase comprados por \$5.000, dos de segunda

48 Aviso (1870).

49 Hoenigsberg, Wessels & Cía (1871: 274).

clase por \$2.000 y 38 vagones de carga con una inversión total de \$30.400; el costo del tendido de 14 millas de telégrafo ascendió a \$5.040^[50]. La línea se conectó con el transporte fluvial del río Magdalena, por el cual las mercancías llegaban desde el interior del país hasta el Caribe. El costo del transporte fluvial en vapores como el “Santander” era de \$1,60 por cada 250 libras de carga; la frecuencia de salida era de tres veces al mes desde Puerto Nacional hasta Barranquilla⁵¹.

IMAGEN I
LOCOMOTORA “BOLÍVAR” NO. 1^[52]



Fuente: Arias de Greiff (2006: 121).

Julio Hoenigsberg y Mauricio Siefken (apoderado del ferrocarril) alegaron con razón que las transacciones de venta entre los concesionarios originales y los nuevos se habían realizado ajustadas a las leyes y a lo estipulado por el contrato con Santodomingo Vila

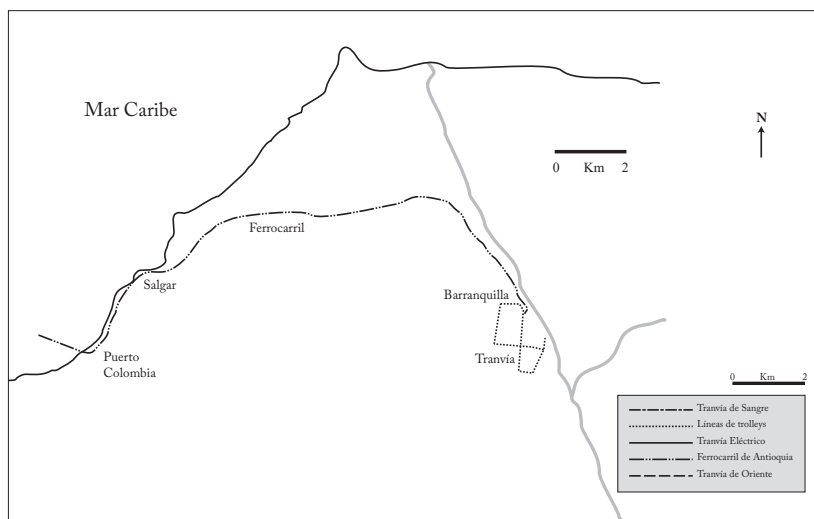
50 AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Informe del Inspector Oficial del ferrocarril*, 1.º de mayo de 1871, Tomo I, f. 41 r.

51 Hoyer, C. AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Aviso*, 1.º de agosto de 1871, Tomo I, f. 86v.

52 La “Bolívar” era una locomotora Beyer Peacock de trocha de 42 pulgadas (1,067 m), y fue la primera en funcionar en el actual territorio colombiano (Arias de Greiff, 2006: 121). Esta locomotora sufrió un grave accidente contra la Magdalena a finales de 1879, lo que provocó que ambas estuvieran fuera de servicio por buena parte del año siguiente: AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Oficio del administrador del Ferrocarril*, 19 de julio de 1880, Tomo 3, ff. 4.

y Jimeno, lo cual fue ratificado mediante concepto del Procurador General de la Nación en julio de 1873, y mediante sentencia de la Corte Suprema Federal el 25 de octubre siguiente⁵³⁻⁵⁴.

MAPA 3 FERROCARRIL DE BOLÍVAR



Fuente: elaboración propia a partir de Morrison (2013).

El costo total del trayecto Barranquilla-Puerto Salgar (cerca de 23 km) ascendió a \$606.573,40. Sin embargo, el gobierno solo garantizó intereses del 7% hasta \$600.000, por lo que se generaron por ese concepto \$42.000 anuales. Los gastos de conservación y administrativos se estimaron en \$30.000 y la subvención que el ferrocarril pagaba al Estado Soberano de Bolívar ascendió a \$6.000,

53 Hoenigsberg (1871: 4-21), Siefken (1871: 1-14), Procuraduría General de la Nación (1873: 690-692), Corte Suprema Federal (1873: 1110-1111), Jimeno (1871)

54 Los alegatos de las partes se extendieron por algunos años más, hasta que finalmente el asunto quedó decidido legalmente a favor de los nuevos concesionarios: cfr. Wessels (1872), Arango (1886), Jimeno (1884), Price (1886).

con lo que se alcanzaron pasivos anuales de \$78.000. El presupuesto mensual de pagos a empleados era de \$1.200, que incluían la contratación de un superintendente, dos jefes de estación, dos conductores de trenes y dos maquinistas-ayudantes. Así mismo, se estimó un costo mensual de jornales para peones de carga y descarga de las mercancías por \$400, gastos para señales de aceite por \$300, el mantenimiento del camino por \$400, gastos varios por \$100, y el sueldo del inspector general (pagado por el gobierno) de \$100. El valor mensual de los gastos se presupuestó en \$2.500^[55].

Desde 1873 la empresa produjo los recursos necesarios para cubrir los gastos de operación y no hacer necesario el pago de los intereses garantizados por la Nación; incluso en el segundo semestre de ese año la empresa generó ingresos por \$55.821,68, de los cuales casi la totalidad se debieron a los fletes de importación y exportación (\$50.755,20), seguidos por los pasajes (\$3.755,40), y un aporte más pequeño por equipajes y telégrafos, entre otros⁵⁶.

A partir de su entrega fue designado ferrocarril de Bolívar; su ruta era de 1,067 metros de ancho y sus rieles pesaban 41 libras; tenía una pendiente máxima del 1% y un radio mínimo de curvas de 109 metros. La estación terminal en Barranquilla se denominó Estación Montoya en honor al empresario antioqueño Francisco Montoya, pionero en la navegación a vapor⁵⁷.

A finales de 1870 las tarifas se fijaron en \$5 para el trayecto desde el desembarco del vapor hasta Barranquilla o viceversa; en \$3 desde el vapor a la estación Salgar o viceversa, siempre que se hiciera en un trasbordador de la compañía; en \$1 para viajar en primera clase desde Barranquilla hasta Sabanilla o Salgar o viceversa, pero si se compraba el tiquete de ida y vuelta con un máximo de tres días entre trayecto, solo se cobraba \$1,50; por los mismos trayectos, pero en segunda clase, se cobraba ¢60 y \$1 respectivamente. Los equipajes pagaban el flete a razón de ¢1 por

55 AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Informe del Inspector Oficial del ferrocarril*, 31 de mayo de 1871, Tomo I, f. 54v, r.

56 Abello (1874: 1375).

57 Poveda (2002: 64).

kilo, pero los tiquetes de \$5 tenían derecho a llevar sin cargo extra hasta cincuenta kilos⁵⁸.

IMAGEN 2
ESTACIÓN MONTOYA EN LA ACTUALIDAD



Fuente: archivo del autor.

TABLA 5
TARIFAS DEL FERROCARRIL DE BOLÍVAR (1870)

Concepto	Valor (\$)
Zurrón de tabaco o quina que no exceda los 75 Kg. (6 arrobas)	0,25
Saco de café que no exceda los 62,5 Kg. (5 arrobas granadinas)	0,20

58 Foyer (1871: 1-4).

Concepto	Valor (\$)
Bala de algodón prensada cuya medida no exceda 17-18 pies cúbicos ingleses (por quintal granadino)	0,20
Palo de Brasil o mora, cada 1.000 Kg.	2,50
Divi divi en sacos, cada 100 Kg.	0,50
Un cuero de res	0,05
Sobrerros en zurrones de 50 docenas, el zurrón	0,25
Sombreros en cajas, cada 10 pies cúbicos ingleses	0,50

Fuente: Foyer (1871: 1-4).

Estas tarifas permitieron ingresos por \$36.075,25 para el primer semestre de 1872, representados en su mayor parte por los fletes (\$32.553,75) y por los pasajeros (1.800 pasajeros = \$2.994,35). El volumen de mercancías fue de 19.185 cargas de importación y 41.986 de exportación⁵⁹. El resto de los ingresos se debieron a lo cobrado por el servicio del telégrafo y por los arrendamientos⁶⁰. Todo lo anterior marcó una tendencia que se repitió en las otras rutas férreas, las cuales se configuraron desde muy temprano como trenes de carga más que de pasajeros⁶¹.

El 1.º de julio de 1873 Julio Hoenigsberg y Martin Wessels informaron al Secretario de Hacienda y Fomento que la sociedad Hoenigsberg, Wessels & Co. quedaba disuelta, y que entraban como socios de la empresa Müller, Siefken & Co., la cual quedaba a cargo de los mismos negocios que la compañía anterior⁶².

59 AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Informe Oficial del ferrocarril y telégrafo de Bolívar*, 25 de agosto de 1872, Tomo I, f. 151v.

60 Hoenigsberg, Wessels & Cía. (1873: 797).

61 Los gastos de sueldos de los empleados ascendieron en enero de 1872 a \$1.069 y el de los jornaleros a \$2.202 oro: AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Informe Oficial del ferrocarril y telégrafo de Bolívar*, 25 de agosto de 1872, Tomo I, f. 151v.

62 Hoenigsberg, Julio y Martin Wessels. *Comunicado al Secretario de Hacienda y Fomento*, 1.º de julio de 1873, Tomo I, f. 321v, y Müller, Siefken & Co. AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Comunicado al Secretario de Hacienda y Fomento*, 1.º de julio de 1873, Tomo I, f. 332v.

El problema de operar la línea hasta Puerto Salgar⁶³ era que este punto de la bahía no ofrecía las mejores condiciones para la operación marítima, razón por la cual en la Ley 89 del 30 de mayo de 1873^[64], se incluyó la prolongación de la ruta hasta la bahía de Nisperal, donde se debía construir un muelle que albergara buques de mayor calado. Para ello se autorizó por veinticinco años una garantía del 7% de interés anual sobre \$400.000, y mediante la Ley 110 de 1873 se formuló la modificación de la Ley 89 del mismo año autorizando al gobierno nacional la compra del ferrocarril hasta por \$600.000, y la obtención de un empréstito al 7% anual para el pago, para luego entregar en arriendo la operación de la ruta⁶⁵.

La Ley 110 de 1873 incluía en el valor del empréstito \$300.000 para la prolongación de la línea y la construcción de un muelle de hierro, y para contratar el servicio de remolcadores y de transporte de mercancías desde los buques hasta Puerto Salgar, los cuales apoyarían a los dos remolcadores de 55 toneladas que la compañía tenía en servicio en 1873⁶⁶.

No obstante, el Ministerio de Hacienda y Fomento consideró que no se debían llevar a cabo las obras, y que el esfuerzo se debía orientar al dragado de Bocas de Ceniza para hacer navegable el trayecto fluvial hasta Barranquilla, permitiendo así que los buques fondearan directamente, con lo cual se pospuso la ejecución de la ampliación⁶⁷.

Con el propósito de mejorar las condiciones de navegabilidad en la bahía de Sabanilla, el 1.º de abril de 1875 se reemplazó el faro de luz fija a orillas del arroyo Nisperal por uno nuevo de luz giratoria ubicado a 98 pies sobre el nivel del mar, con lo cual se logró una visibilidad de 22 millas náuticas hacia el mar, o de 18,5

63 El caserío de Sabanilla fue rebautizado Puerto Salgar en honor al presidente Eustorgio Salgar.

64 Ley que proporcionó el marco general de construcción y fomento de vías férreas en Colombia.

65 Ortega (1923: 301), Torres (1909: 17).

66 *Ibíd.* (1923: 301).

67 *Ídem.*

millas afuera de Morro Hermoso, lo que sirvió además de guía sobre el fondeadero⁶⁸.

Entre 1873 y 1875 hubo discrepancias entre la compañía y el gobierno pues en los contratos anteriores no se especificaba la manera en que las cuentas debían ser presentadas. En particular, la empresa cargaba en la contabilidad los altos costos de operación de los remolcadores y bongos, con lo que resultaba siempre deficitaria y, por tanto, la hacía merecedora del pago de la garantía.

El nuevo contrato aclaratorio se firmó el 15 de diciembre de 1875, al amparo de la autorización recibida por la Ley 47 del mismo año; en él se estipuló la necesidad de solicitar al gobierno la autorización para cualquier aumento de tarifas, se ratificó el pago de la garantía sobre los \$600.000 y se acordó que en la inspección de cuentas los gastos de explotación serían equivalentes al 65% del producto líquido de la compañía. Adicionalmente, se firmaron dos nuevos contratos: el primero por la venta del ferrocarril y el telégrafo, y el segundo por el arrendamiento o compra de los dos remolcadores y los nueve bongos de la compañía que operaban en la bahía de Sabanilla⁶⁹.

El Congreso, con reservas, consideró el primer contrato ajustado a la Ley 110 de 1873, pero improbo el segundo contrato. La firma de los contratos se realizó el 16 de diciembre de 1875 entre el gobierno y Salomón Koppel como apoderado de la firma. El pago de los \$600.000 se pactó en \$50.000 semestrales a partir de 1878.

Al amparo de los Decretos 169 y 617 de 1875, a partir del 1.º de enero de 1876 la Nación se hizo cargo de la administración de la compañía, y se trasladaron las aduanas de Puerto Salgar a la Estación Montoya en Barranquilla con el fin de ejercer un mayor control tanto sobre las mercancías que llegaban a través del río, como de las que llegaban como importaciones por medio del

68 Jimeno (1875: 2663).

69 Ortega (1923: 302).

ferrocarril⁷⁰. Esa fue la primera experiencia de administración directa gubernamental de una línea férrea en Colombia⁷¹.

Mediante el Decreto 279, el 5 de julio de 1876 se autorizó al gobierno para contratar el personal de manejo del ferrocarril, el telégrafo, los remolcadores y bongos, y para operar la compañía. Este decreto estuvo vigente hasta la expedición del Decreto 704 de 1877 que reguló la administración de la empresa del ferrocarril. Ese mismo año se promulgó la Ley 101 en la cual se dispuso que el gobierno se reservara como arbitrio rentístico el servicio de carga y la descarga de los buques que fondearan en la bahía de Sabanilla, para lo cual debía comprar los remolcadores y equipos necesarios hasta por \$80.000^[72].

Sin embargo, esa ley se derogó para dar paso a Ley 60 de 1877 que dejó en pie los aspectos fiscales de la Ley 101, pero modificó el valor de compra de los remolcadores, de forma que el gobierno compró dos barcos en Nueva York por un valor de \$42.680, y firmó un nuevo contrato con Salomón Koppel para comprar los remolcadores de propiedad de los anteriores concesionarios por un valor de \$80.000, los cuales se pagaron en cuotas semestrales de \$20.000 con un interés del 7% anual⁷³. Simultáneamente, el administrador del ferrocarril, Felipe Paúl⁷⁴, adelantó gestiones para potenciar los bongos que operaban en la bahía con la compra

70 Esguerra (1876: 3838).

71 El estudio del traslado de las aduanas se venía discutiendo desde finales de 1873, y ya desde enero de 1874 se había concluido que los terrenos aledaños a la Estación Montoya, de propiedad de Francisco J. Palacio, junto con los del ferrocarril de Bolívar y los de la Compañía Unida de Vapores para la navegación del río Magdalena, eran los más apropiados para tal fin, como efectivamente ocurrió. En el proceso también se estudió la propuesta de Julio Hoenigsberg, pero no prosperó (Núñez, 1874: 1329-1330).

72 Ortega (1923: 303).

73 Ídem.

74 Felipe Paúl actuó como administrador del ferrocarril hasta el 25 de julio de 1878 cuando fue reemplazado por el ingeniero José María Campo Serrano. AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Informe del Administrador del ferrocarril e inventarios parciales*, 7 de agosto de 1878, Tomo 2, f. 148v.

de motores que estaban en venta por el ferrocarril de Panamá en la ciudad de Colón⁷⁵.

En diciembre de 1877 se registraron \$3.632,05 de ingresos por fletes de importación y \$5.946,05 por los de exportación, lo que sumado a otros ingresos y aprovechamientos le generó a la empresa un producido de \$9.911,40 para ese período. Los principales productos de exportación que se movilizaron a través del ferrocarril desde Barranquilla hasta la bahía de Salgar y sus fletes fueron tabaco (\$1.619,10), café (\$1.221,70), quina (\$1.097,10), tagua (\$829,70) y cueros (\$560). Los gastos de la compañía ascendieron a \$8.527,45 para un superávit de \$1.283,95^[76].

Aunque los telégrafos se configuraron como un servicio estratégico tanto para las empresas ferroviarias como para el gobierno, sus ingresos representaron una cuantía menor en la operación de la compañía. Por ejemplo, para el mismo período se registraron 305 despachos telegráficos oficiales y 66 públicos entre las estaciones de Barranquilla, Salgar y Nisperal, lo que generó ingresos de tan solo \$28,25^[77].

En junio de 1878 el ferrocarril produjo \$3.753,85 por fletes de importaciones y \$5.096,50 por exportaciones; los pasajes representaron ingresos por \$736,90; los equipajes \$109,30, el telégrafo tan solo \$26,50, y por premios y aprovechamientos \$1.003,5. El valor total de los ingresos, incluyendo cuentas menores, ascendió a \$10.810,20, en tanto que los gastos de administración por personal fueron de \$6.341,85 y por materiales \$1.531,25^[78].

Para el 25 de agosto de 1878, la empresa contaba con cuatro locomotoras: “Bolívar”, “Magdalena”, “Antioquia” y “Santander”, pero Paúl reportó que la última estaba en “mal estado”. Además,

75 AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Comunicado al Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda y Fomento*, 4 de enero de 1878, Tomo 2, f. 3v.

76 AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Informe del Administrador del ferrocarril de Bolívar*, 7 de enero de 1878, Tomo 2, f. 6v y 10v.

77 Ibid., f. 8v.

78 Ibid., 30 de junio de 1878, Tomo 2, f. 170v.

operaban el remolcador “General Nariño”, y los vapores “Oberon” y “Annie”, aunque este último estaba en regular estado⁷⁹.

Por medio de la Ley 17 de 1879 se autorizó la construcción de dos muelles sobre el río Magdalena y la ampliación de la línea férrea hasta ellos, junto con las obras necesarias para darlos al servicio por un valor de \$100.000. Para ese momento la navegación en Bocas de Ceniza se había tornado peligrosa, por lo cual se ordenó el traslado de uno de los remolcadores para asistir a los buques que llegaban a Barranquilla; no obstante, las dificultades de operación hicieron que se abandonara la navegación hasta la canalización de las Bocas durante el primer gobierno de Alfonso López Pumarejo en el siglo xx.

La necesidad de abaratar los costos de operación derivados del uso de los remolcadores llevó al gobierno a firmar el 1.º de octubre de 1879 un contrato con Francisco J. Cisneros⁸⁰, para prolongar la línea hasta Puerto Belillo⁸¹ (a 4 km de Puerto Salgar), o hasta un mejor punto en la bahía de Sabanilla que permitiera fondear buques entre 1.000 y 1.500 toneladas directamente en un muelle, sin tener que hacer el transbordo para el cargue y descargue de la mercancía. El valor del estudio realizado por Cisneros fue de \$2.000 y el presupuesto para ejecutar la obra se fijó en \$242.803^[82].

Sin embargo, el trazado propuesto por Cisneros fue criticado por el administrador de la Aduana de Barranquilla, pues el mar había destruido parte del terreno por donde se planeaba el nuevo trazado; ante esa eventualidad se propusieron dos rutas alternativas: una línea recta entre Puerto Salgar hasta $\frac{3}{4}$ de milla al sur de Puerto Belillo, donde la bahía tenía una profundidad de 36 pies, y la segunda, desde Puerto Salgar hasta el islote de El Boquerón, a

79 AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Informe del Administrador del ferrocarril e inventarios parciales*, 7 de agosto de 1878, Tomo 2, f. 161r a 162r.

80 Este sería el último gran proyecto ferroviario en el cual participó Cisneros.

81 Puerto Belillo no deja de ser un pomposo nombre para lo que ese momento era apenas un pequeñísimo caserío de pescadores.

82 Poveda (2002: 62).

200 metros de Punta de Belillo, con una longitud de seis kilómetros; el presupuesto para cualquiera de las dos alternativas era de \$300.000^[83].

Frente al dilema, el gobierno ordenó un estudio a cargo del general Julián Trujillo para analizar las alternativas y emitir una recomendación. El informe de Trujillo, presentado el 24 de agosto de 1880, se inclinaba por la prolongación hasta Puerto Belillo, pues consideraba de forma optimista que esta propuesta poseía las condiciones de calado y de espacio suficiente para recibir hasta 25 buques simultáneamente, al tiempo que advertía de la deplorable situación de Bocas de Ceniza para la navegación. No obstante, se abstuvo de emitir un concepto sobre el trazado, para lo cual recomendó la conformación de una comisión de ingenieros que estudiara las alternativas y su costo⁸⁴. A partir de esa recomendación, a través de la Ley 78 de 1880 el Congreso autorizó al Ejecutivo para realizar la obra hasta Puerto Belillo mediante administración por contrato⁸⁵.

Entre tanto, el ferrocarril recibió en enero de 1881 un nuevo remolcador, el “José María Córdova”⁸⁶, comprado a Camacho & Vengoechea de Nueva York por \$38.000. Se informó, además, que por estar ya inservible el “Oberon” había sido desmantelado y su casco convertido en otro bongo que operó para la empresa a partir

83 Ortega (1923: 305).

84 Para mediados de 1880 la compañía sólo tenía en buen estado dos de sus cuatro locomotoras: la “Santander” y la “Antioquia”; las otras dos, la “Magdalena” y la “Bolívar”, habían chocado entre sí a finales de 1879 y aún no se habían reparado completamente para este momento. AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Oficio del administrador del ferrocarril*, 19 de julio de 1880, Tomo 3, f. 45v.

85 Ortega (1923: 306).

86 El “José María Córdova” tenía 95 pies de largo sobre cubierta, por 16 pies y 6 pulgadas de ancho, y 9 pies y 9 pulgadas de profundidad. Se trataba de un remolcador de hierro “de buena calidad”, con un motor de 250 HP de dos cilindros y 2.000 toneladas de peso, considerado por muchos años la mejor embarcación de la compañía. Al momento de su arribo al puerto de Sabanilla sufrió algunos daños en las hélices: AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. Informe del Administrador del Ferrocarril, 8 de febrero de 1881, Tomo 3, ff. 208v a 209v.

de 1881. Ante la necesidad de movilizar la carga de los buques al muelle, el administrador del ferrocarril, Francisco Palacios, pidió insistentemente durante ese año al Secretario de Hacienda y Fomento la adquisición de nuevos bongos para dar abasto con el servicio en forma adecuada⁸⁷.

Para comienzos de 1881 la situación en Barranquilla empeoró debido a la limitada capacidad del remolcador “General Padilla”, que operaba en el río, pues una de sus calderas estaba en “muy mal estado” debiendo ser apoyado en sus operaciones por el remolcador “Nariño”. Ninguno de los dos operaba simultáneamente pues la administración solo contaba con una tripulación para su manejo⁸⁸.

En septiembre de 1881 Palacios informó el reemplazo de los puentes sobre el arroyo León, pues los anteriores, construidos con maderas poco adecuadas para ese propósito (mangle, cedro y pino), se habían deteriorado. Los nuevos puentes se reconstruyeron sobre estribos de cal y canto, y con guayacán, lo que permitió una operación más segura de la vía. También se informó la refacción de dos vagones de 1.^a clase y uno de 2.^a, en particular con el cambio de las ruedas que para ese momento tenían ya diez años de uso, razón por la cual se habían presentado algunos descarriamientos. Además de esos arreglos se construyó un nuevo vagón de 2.^a clase, con lo cual la empresa amplió su material rodante teniendo en inventario: dos vagones de 1.^a clase, dos de 2.^a clase, cuarenta y siete vagones cerrados para carga, cuatro vagones de corral para carga, dos de medio cajón, dos vagones-tanque, un vagón de mano y dos vagones de mano para las cuadrillas. Se descontaron nueve vagones cerrados de carga por su mal estado y se omitieron dos que estaban en construcción. Para ese momento, las

87 AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Oficio del Administrador del ferrocarril a la Secretaría de Hacienda y Fomento*, 8 de enero de 1881, Tomo 3, f. 181v, r.

88 AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Informe del Administrador del ferrocarril*, 8 de febrero de 1881, Tomo 3, ff. 209v.

cuatro locomotoras habían sido refaccionadas tras once años de uso y se encontraban en buen estado de operación⁸⁹.

A finales de 1881 la empresa tenía un total de nueve bongos de hierro: cuatro en regular estado de funcionamiento, dos se reconstruyeron ese año, uno en reparación y los dos restantes fueron retirados de la operación por su mal estado. El administrador estimó el costo de los bongos requeridos para reemplazarlos en \$9.000^[90].

Con ese equipamiento, entre enero y septiembre de 1881 la carga de exportación movilizada mostró un comportamiento similar al de los años anteriores, con el café, el tabaco, la tagua, la quina y los cueros como los principales productos movilizados, aunque en las estadísticas de la empresa comenzaban a figurar otros como el algodón y el dividivi. El ferrocarril transportó durante ese período 3.353 pasajeros de 1.^a clase y 2.196 de 2.^a, generando con ello ingresos por \$11.200,30; además, se calculó que se habían movilizado alrededor de 3.000 oficiales y soldados⁹¹.

La prolongación de la ruta se vino a contratar el 28 de diciembre de 1881 con G. D. Howell, e incluía la construcción de un muelle de 180 metros de longitud y un viaducto de 720 metros, que debían concluirse en tres años. El valor total se estipuló en \$600.000, pagaderos en bonos al 7% de interés anual, que se amortizarían en 25 años con el producto del ferrocarril; además, se contempló una cláusula que obligaba al contratista a construir con recursos propios un ramal y las instalaciones necesarias para solucionar el problema de Bocas de Ceniza. El contratista solicitó cobrar por el derecho de muelle \$5 por tonelada de carga durante 25 años, contados a partir de la puesta en servicio de la obra⁹².

89 AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Informe del Administrador del ferrocarril i del telégrafo de Bolívar al secretario de Estado en el Despacho de Hacienda*, 17 de septiembre de 1881, Tomo 4, ff. 15a-c, pp. 1-4.

90 Ibid., ff. 15d-f, pp. 5-6.

91 AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Informe del Administrador del ferrocarril i del telégrafo de Bolívar al secretario de Estado en el Despacho de Hacienda*, 17 de septiembre de 1881, Tomo 4, ff. 15j, pp. 17-18.

92 Ortega (1923: 307).

De forma extraña, por decir lo menos, a pesar de haber adelantado toda la negociación con Howell, el gobierno decidió llevar a licitación pública el contrato, el cual fue adquirido por Jorge Holguín, quien ofreció construir las obras por un valor de \$598.900 y una tarifa de \$0.001 por tonelada de carga. El contrato se aprobó por el Congreso mediante la Ley 45 de 1882^[93]. Holguín era hermano del presidente Carlos Holguín y amigo íntimo de Núñez, y ambos hermanos fueron partidarios irrestrictos del régimen regeneracionista⁹⁴⁻⁹⁵.

De acuerdo con Cisneros, las limitaciones para la navegación a través de las Bocas de Ceniza se acentuaron en la primera mitad de la década de 1880, pues de recibir 106 buques de vapor con 86.024 toneladas entre 1877 y 1883, se pasó a ninguno en 1884 y tan solo a uno en 1885. Incluso, para finales de siglo se había suspendido prácticamente la navegación por ese lugar y se reportaba que solo el 25% de los veleros que se atrevían a navegar esas aguas lo lograba con éxito⁹⁶.

El 1.º de enero de 1880 venció el plazo para el pago de la compra del ferrocarril, el telégrafo, los remolcadores y bongos, y aunque la negociación original por \$600.000, más los intereses, pareció ajustada a los valores de la empresa, al verificar las cuentas el gobierno pudo constatar que el valor realmente invertido en la construcción fue de \$250.000, lo que sumado a las dificultades de pagos de los años anteriores llevó a una deuda acumulada en ese año de \$835.299^[97]. Indudablemente los constructores obtuvieron unas ganancias fraudulentas pues cobraron a razón de \$26.372,76 el kilómetro de ferrocarril construido (cerca de 23 km), cuando solo había costado \$10.869,56, además de los intereses sobre la deuda.

93 Ídem.

94 Pérez G. (2007: 363).

95 De acuerdo con Pérez (2007), Jorge Holguín afirmaba con desparpajo sobre el origen de su fortuna: “Tuve poco de colegio, pero soy vivito para los negocios”, aunque habría que agregar que debió ayudar el ser hermano de un presidente y amigo íntimo de otro.

96 Pérez G. (2007: 363), Cisneros (1896: 6-7).

97 Pérez G. (2007: 361).

Lo anterior implicó para el gobierno una renegociación desventajosa con Koppel que se oficializó el 24 de enero de 1882, con nuevos plazos para cumplir con la deuda acumulada; el acuerdo fue ratificado mediante la Ley 82 de 1882 con algunas modificaciones importantes: una reducción del fondo de amortización a cinco puntos por los derechos de importación de las Aduanas de la República y una disminución de los intereses al 6% anual a partir del 1.º de enero de 1883^[98].

Dados los resultados de la empresa, y considerando que el gobierno no era “un buen administrador”, se recomendó dar en arriendo el ferrocarril y abandonar el sistema mixto de vapores con la prolongación de la ruta férrea hasta Puerto Belillo. Para 1882, Bocas de Ceniza estaba bloqueado para la navegación, pues solo tenía doce pies de profundidad, de los veinticuatro originales, lo que indudablemente benefició a la empresa del ferrocarril, dado que toda la carga debía transportarse a través de ella⁹⁹.

TABLA 6
RENDIMIENTOS DEL FERROCARRIL DE BOLÍVAR

Años	Ingreso líquido (\$)	Proporción de gastos (%)
1872-73	40.000,26	66
1873-74	38.545,96	72
1874-75	17.383,50	87
1875-76	43.539,00	71
1876-77	18.118,80	80
1877-78	37.297,65	72
1878-79	5.006,00	95
1879-80	28.187,25	79
1880-81	20.552,40	87
1881-82	51.896,10	75

Fuente: Ortega (1923: 362), adaptado por el autor.

98 Ortega (1923: 303-308).

99 Ídem.

Los informes del Visitador Fiscal Nacional sostenían que el escaso margen operacional registrado en algunos de los períodos anteriores se debía a las exenciones de pagos de que gozaba el gobierno para el uso del ferrocarril y que, además, hacía extensivas a algunas empresas particulares¹⁰⁰.

El 25 de octubre de 1882 comenzaron los trabajos de ampliación de la ruta, pero en abril se suspendieron para dar paso a la apertura de la licitación de arriendo de la empresa. El contrato fue adjudicado a Luis G. Rivas el 1.º de junio de 1883, con la obligación de pagar \$30.650 anuales y el 6% de los ingresos brutos de la empresa; así mismo, debía proveer los trabajadores necesarios para la operación de carga y descarga en la Aduana de Barranquilla, cuyos costos se estimaron en \$54.650 anuales. Como era ya habitual, el arrendatario concedió el derecho de transporte gratuito a los integrantes de la fuerza pública, los empleados nacionales en funciones y la mercancía de propiedad del gobierno. El período del arrendamiento se estipuló hasta el momento en que se diera al servicio la prolongación de la línea, siempre que no superara los nueve años¹⁰¹.

Para estudiar la construcción del ramal y del muelle sobre el río Magdalena Rivas contrató al ingeniero G. Eberhard, y obtuvo una prórroga de los tiempos mientras se terminaban dichos estudios. A su vez, y debido a sus intereses como empresario del transporte sobre el río Magdalena, Cisneros pidió autorización para construir el ramal desde el muelle en el río hasta la estación del ferrocarril de Bolívar, la cual le fue otorgada mediante Resolución el 21 de junio de 1883^[102].

Por su parte, el Secretario de Hacienda solicitó al Congreso la aprobación del contrato de arrendamiento, insistiendo en que una empresa administrada por el gobierno era un “verdadero cáncer” para el Tesoro. No deja de ser llamativo que el Secretario de Ha-

100 Ortega (1923: 309).

101 *Ibíd.* (1923: 310), Torres (1909: 17).

102 Ortega (1923: 311).

cienda tuviera una opinión tan pobre acerca de la capacidad de administración del gobierno y de sus funcionarios.

El Congreso conceptuó que, aunque Rivas “no era de sus simpatías”, el contrato se ajustaba a la normatividad y no requería autorización adicional, por lo que su celebración definitiva se realizó el 8 de octubre de 1883, aunque el Senado restringió el tiempo máximo de duración de nueve a cinco años¹⁰³⁻¹⁰⁴.

Meses más tarde, el 5 de julio de 1884, se firmó un nuevo contrato para vender la propiedad del ferrocarril a Carlos Uribe, el cual fue aprobado –junto con el nuevo contrato firmado con Koppel en 1883– por el Congreso mediante la Ley 49 de 1884. En el negocio no se incluyeron las propiedades que utilizaban la Aduana de Barranquilla y el gobierno en Campoalegre y Puerto Salgar. Además, se fijó el valor de la venta en \$600.000, con la obligación de ampliar la ruta hasta Puerto Belillo, y construir el muelle y las dependencias necesarias para la operación en ese lugar¹⁰⁵.

Mientras se perfeccionaba la compra, el 1.º de octubre de 1884 se dio la subrogación del contrato de arriendo de Rivas en favor de Carlos Uribe, Francisco J. Cisneros y Diego de Castro, junto con todas las obligaciones para con el Estado de Bolívar. Es de anotar que durante el tiempo que Rivas se hizo cargo de la empresa no se registraron siniestros ni pérdidas y se cumplió puntualmente con todas las obligaciones¹⁰⁶.

Hay que tener en cuenta que el avalúo de los 22,42 kilómetros de carrilera fue estimado por los peritos en \$67.279,50; el de las locomotoras “Antioquia”, “Bolívar” y “Magdalena” en \$6.000

103 *Ibíd.* (1923: 303-308).

104 No es claro qué generaba las antipatías del Congreso, pero no deja de ser cuando menos curioso que se expresara en esos términos.

105 Torres (1909: 12 y 19).

106 AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. Rivas, Luis G. *Oficio relacionado con el subarriendo de la compañía a los señores Carlos Uribe, Francisco J. Cisneros y Diego de Castro*, 1.º de octubre de 1884, Tomo 5, ff. 142v-142r.

cada una, y la “Santander” en \$5.000; los vagones de carga y pasajeros en \$31.800; la línea telegráfica en \$2.800; los tanques y molinos en \$1.750; el remolcador “Padilla” en \$9.000, el “Nariño” en \$7.500 y el “Córdova” en \$20.000; los bongos, descontados dos por inservibles, en \$16.600, y la maquinaria y herramienta de los talleres en \$16.746,95; lo que dio un total de \$196.476,45^[107].

Durante los dos primeros años el comprador se comprometió a realizar los pagos del 7% de interés anual sobre lo adeudado, pero sin amortizar capital. La subvención debía ser pagada al Estado de Bolívar por el tiempo de duración del privilegio, y el tiempo de pago se estipuló en ocho años, durante los cuales se debían pagar los \$600.000 de capital y los \$84.000 de intereses en contados de \$100.000 anuales, a partir del tercer año hasta la cancelación total de la deuda¹⁰⁸⁻¹⁰⁹.

Uribe se comprometió a tener en operación cinco trenes diarios entre las estaciones terminales de la ruta. a rebajar las tarifas a una tercera parte, a realizar la prolongación hasta Puerto Belillo en dieciocho meses a partir de la entrega de la empresa, a construir un muelle de hierro en un plazo de dos años, así como las bodegas que serían recompradas por el gobierno con los ingresos generados por el muelle, y a vigilar e inspeccionar la mercancía a cargo de la Aduana. A cambio obtuvo la posibilidad de recaudar durante cuarenta años un derecho de \$5 por carga de 125 kilos —de los cuales un 40% se le pagaría al gobierno—, que serían cobrados por la Aduana. Además, se estipuló que la recompra se podía dar a los veinte años de puesta en servicio la prolongación hasta Puerto Belillo, por un valor determinado por peritos evaluadores. Si la recompra se hacía efectiva a los treinta años, se descontaría el 20% del valor del avalúo y a los cuarenta años el 40%; además, el

107 AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Avalúo de la Empresa del ferrocarril de Bolívar hecho por los peritos nombrados por las partes contratantes*, 1884, Tomo 5, f. 137v.

108 Ortega (1923: 313).

109 Estos pagos estarían destinados a Francisco J. Cisneros como concesionario del ferrocarril de Girardot.

concesionario se comprometió a operar el puerto y el gobierno a mantenerlo abierto al comercio exterior¹¹⁰.

Para ese momento Carlos Uribe y Francisco Cisneros llevaban varios años trabajando juntos¹¹¹ y eran socios desde 1884, junto con Diego de Castro, de la Caja de Propietarios, empresa que fue formada para cubrir el crédito de la prolongación del ferrocarril de Girardot. No es improbable pensar que la operación con el ferrocarril de Bolívar fuera una hábil jugada de Cisneros para no aparecer inicialmente en la negociación, sino hasta el 6 de octubre de 1885, cuando Uribe le traspasó la propiedad¹¹². La operación fue aprobada mediante resolución del Ministerio de Hacienda, la cual solo se elevó a escritura pública el 5 de diciembre de 1885 como consecuencia de la guerra civil¹¹³. El compromiso de Cisneros consistió en pagar la fianza hipotecaria de \$100.000 una vez se hubiera normalizado el orden público. Con ese nuevo negocio Cisneros esperaba superar los difíciles momentos que pasaba como consecuencia de su retiro del ferrocarril de Antioquia y los problemas que enfrentaba con su empresa de navegación en el río Magdalena¹¹⁴.

Cisneros y el gobierno firmaron un contrato en 1885 con el cual se liquidaron las deudas con este y se rescindieron todos los contratos previos de construcción de ferrocarriles. Así mismo, conservó el total del valor del ferrocarril de Bolívar y de los intereses generados por la primera anualidad, soportado todo por un fallo arbitral para el saldo de las cuentas entre las partes. Así, Cisneros pagó parte del valor del ferrocarril de Bolívar con \$420.000

110 Ortega (1923: 313-314).

111 Correa (2012a).

112 Aunque se tiene evidencia de la entrega del ferrocarril a Cisneros & Cía. del 1.º de noviembre de 1884, la operación no se perfeccionó sino meses más tarde: AGN. Sección República. Fondo Ferrocarriles. *Oficio del Administrador del ferrocarril relacionado con la entrega a la compañía compradora Cisneros & Cía.*, 1.º de noviembre de 1884, Tomo 5, ff. 192v-193v.

113 Cisneros y Uribe intentaron sin éxito la operación de testaferrato para la prolongación del ferrocarril de Girardot desde Facatativá hasta Bogotá (Mayor Mora, 1999: 63).

114 Torres (1909: 20).

expresados en la libranza a cargo del Tesoro Nacional, entregada por el gobierno antioqueño por la rescisión del contrato y la cancelación de la deuda que tenían con él por \$350.000^[115].

Para poner al día las cuentas con el primer propietario del ferrocarril de Bolívar, deuda que al 30 de enero de 1883 ascendía a \$190.500 (capital e intereses), el gobierno entregó el valor en bonos admisibles del 5% de los derechos de aduana que se amortizaron años más tarde, cuando el Banco Nacional se hizo cargo de la deuda y cedió los bonos por un valor de \$342.600 y los intereses por \$118.326^[116].

Al tiempo que el país sufría profundas transformaciones políticas, y la Constitución de 1886 reemplazaba el modelo federal por uno profundamente centralizado –desapareciendo con ello los Estados Soberanos para dar paso a los departamentos–, se realizaron las aclaraciones contractuales entre Cisneros y el gobierno con el fin de determinar el momento de inicio del contrato. Simultáneamente, por sentencia arbitral, se definió la deuda que Cisneros tenía con Rivas por el arrendamiento y subarrendamiento de la ruta en \$30.650 por año, e intereses del 6% del ingreso bruto desde el 17 de noviembre de 1884 hasta el 4 de diciembre de 1885, descontando el tiempo de ocupación de la línea durante la guerra civil y el anticipo del 7% que había realizado Cisneros sobre los \$600.000, lo que sumó un total de \$30.650 para concluir definitivamente todas las reclamaciones sobre el arriendo¹¹⁷.

Una vez definida la situación legal, en mayo de 1887 Cisneros traspasó la empresa a la compañía inglesa The Barranquilla Railway & Pier Co. Ltd.¹¹⁸, de la cual era propietario en parte de su capital y ejercía su representación legal¹¹⁹. El negocio fue aprobado por el Ministerio de Hacienda al mes siguiente, con la salvedad

115 Ortega (1923: 315).

116 *Ibíd.* (313).

117 *Ibíd.* (316).

118 Esta compañía fue respaldada por Lloyds de Londres.

119 Torres (1909: 22).

de que el apoderado debía aceptar todas las condiciones aprobadas por la Ley 49 de 1884.

IMAGEN 3
LOCOMOTORA DE LA BARRANQUILLA
RAILWAY & PIER CO. LTD.¹²⁰



Fuente: Arias de Greiff (2006: 129).

Como el crédito no fue cancelado oportunamente, se realizó el traspaso de la compañía a The River Plate Trust Lion and Agency, con sede en Londres y representada por John Henry Hill Duncan y John Morris en Barranquilla, en las mismas condiciones del contrato anterior, pero con un plazo de pago que se extendía hasta 1890 el cual se pudo realizar gracias a un nuevo crédito de Cisneros obtenido a través de una red de casas comerciales locales y extranjeras distribuidas entre Fergusson Noguera y Cía., S. P. de Senior y Cía., Evaristo Obregón y Santiago Núñez¹²¹.

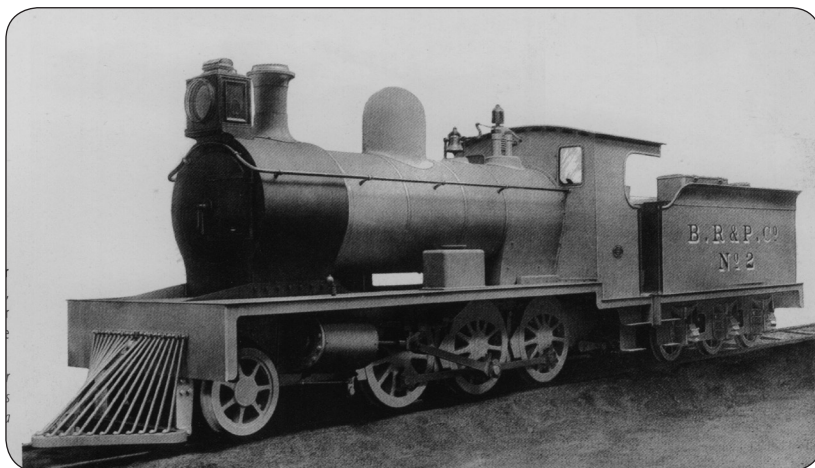
El valor del traspaso de la compañía fue de £100.000 en obligaciones del 6% anual, además de 19.992 acciones a £10 cada una, suma muy baja para el valor de la empresa, cuyo capital fue

120 Se trata de una “Baldwin 0-4-4” que operaba exclusivamente en el muelle.

121 Caballero Truyol (2015: 156).

absorbido rápidamente por inversionistas ingleses. El comprador se obligó a concluir la prolongación de la línea y la construcción del muelle, así como los trabajos de mantenimiento que fueran necesarios. Debido a los costos y a la necesidad de ponerlo en operación, el muelle se construyó provisionalmente en madera y se entregó, junto con la prolongación de la línea, el 13 de junio de 1887^[122]; sin embargo, y como era de esperar, se deterioró rápidamente por la acción del mar.

IMAGEN 4
LOCOMOTORA NO. 2 DE LA BARRANQUILLA
RAILWAY & PIER CO. LTD.¹²³



Fuente: Arias de Greiff (2006: 139).

A pesar de los múltiples estudios para la planeación del lugar de construcción, parte de la carrilera fue destruida en tres ocasiones por el mar, lo que obligó a redefinir el trazado de la línea y del muelle a hacia Puerto Cupino, a unos tres kilómetros de Puerto Belillo, donde las condiciones eran más apropiadas y existía la

122 Mayor Mora (1999: 64).

123 La Barranquilla Railway & Pier Co. contó con locomotoras como esta “Kerr Stuart”, considerada una de las más prolifas y elegantes de las que llegaron a Colombia.

posibilidad de fondear barcos hasta de 2.000 toneladas. La línea, bodegas, edificios y el muelle en madera se entregaron el 31 de diciembre de 1888 y, a petición del contratista, se cambió el nombre de Puerto Cupino por el de Puerto Colombia, considerado en su momento como el tercer puerto más profundo del mundo¹²⁴.

De otra parte, en 1884 Cisneros empezó a tomar posiciones en la Compañía Antioqueña de Transporte y, dos años más tarde la Compañía Cisneros, La Compañía Alemana y la Compañía Internacional se unieron para formar la Compañía Colombiana de Transporte. En 1888 la United Magdalena Steam and Navigation Company y la Compañía Colombiana de Transporte, junto con la Barranquilla Railway & Pier Company, tenían el control de la navegación por el río Magdalena de forma que eran las únicas que movían mercancías por esa vía hacia los mercados internacionales. Las últimas dos compañías estaban controladas por Cisneros y la primera fue absorbida por la Compañía Colombiana de Transporte en 1890, con lo cual se consolidó un monopolio casi completo de transporte sobre esa arteria fluvial con el control de 16 de las 19 embarcaciones que prestaban el servicio en el río¹²⁵.

Más tarde Cisneros amplió y consolidó los talleres de la Compañía Colombiana de Transportes, que quedaban junto a los del ferrocarril, los cuales fueron pioneros en el desarrollo de la metal-mecánica en el país, y para 1890 había terminado la construcción de un sistema de tranvías en Barranquilla, que se consideraba modelo de eficiencia en la ciudad¹²⁶.

Gracias a esas obras, a su participación en la creación del tranvía de Barranquilla y a otras actividades, en un homenaje celebrado al compás de la época en esa ciudad en 1893 Cisneros fue llamado el “Regenerador de Barranquilla”; aceptado como un magnate del transporte por la élite local, fue muy apreciado por sus “finos

124 Horna (1973: 70), Nieto (2011: 66).

125 Horna & Bretos (1972: 113).

126 Poveda (2002: 65), Rodríguez y Restrepo (1988: 156).

modales”¹²⁷⁻¹²⁸. Con la entrada en operación del ferrocarril, la ciudad consolidó un proceso que, como se verá en la siguiente sección, la llevaría a ganar un lugar predominante en las dinámicas comerciales, sociales y políticas del Caribe colombiano.

IMAGEN 5
LOCOMOTORA HUDSWELL CLARK EN LA PLAZA
DE LA ADUANA DE BARRANQUILLA¹²⁹



Fuente: archivo del autor.

127 Mayor Mora (1999: 65).

128 Esta situación contrasta con la imagen que dejó en otras regiones y sectores de la élite política y económica del país.

129 Locomotora “Hudsonwell Clark” que operó con el No. 4 en el ferrocarril de La Dorada con el nombre “Doña Helena”; en la actualidad se ubica en la Plaza de la Aduana de Barranquilla por su parecido con la locomotora Falcon que operó con el No. 5 en esa línea férrea a comienzos del siglo XIX.

1.2. LA CONSOLIDACIÓN ECONÓMICA DE BARRANQUILLA

Al final de la Colonia Barranquilla era un pequeño pueblo a orillas del río Magdalena con cerca de 3.000 habitantes, los cuales, de acuerdo con Meisel¹³⁰, eran humildes agricultores, pescadores y artesanos, en un claro contraste con Cartagena, la cual para 1810 contaba con cerca de 18.000 habitantes. Una de las razones del crecimiento de Barranquilla fue el cambio en la composición de las exportaciones en la segunda mitad del siglo XIX, puesto que, por su alto valor por unidad de peso, en los períodos anteriores la exportación de oro no presentaba un efecto importante debido a las dificultades de acceso al río Magdalena por los puertos de Santa Marta y Cartagena. Sin embargo, cuando las exportaciones agrícolas comenzaron a ocupar un lugar importante en la balanza comercial, las ventajas geográficas de Barranquilla y su acceso al río Magdalena se convierten en un factor diferencial.

Paradójicamente, el proceso de transformación económica, política y social de Barranquilla en el siglo XIX se debió a la ocupación militar de Cartagena entre 1815 y 1820, lo que llevó al gobierno a autorizar el uso de Sabanilla como puerto para la exportación a pesar de no contar con vías de comunicación adecuadas. Sin embargo, en 1821 José María del Castillo y Rada, y Francisco Martín, dos influyentes cartageneros, lograron que se aprobara un decreto que cerraba de nuevo el puerto al comercio exterior, y posteriormente, en 1838, mediante un hábil cabildeo ante el Congreso, algunos comerciantes de Santa Marta consiguieron que continuara inhabilitado a la exportación hasta 1842^[131]. Esta decisión dio inicio a una pugna que se mantuvo a lo largo del siglo entre los dos puertos tradicionales al tratar cada uno de convertirse en la puerta de entrada del comercio internacional. Sin embargo, solo hasta 1849, demora debida probablemente a las presiones políticas de Cartagena y Santa Marta, se autorizó el comercio de importación por ese puerto, con lo cual la ciudad finalmente comenzó su desarrollo¹³².

130 Meisel (1987: 58-60).

131 Rodríguez y Restrepo (1988: 144).

132 Nichols (1988: 202).

Otro elemento que se debe tener en cuenta es que a mediados de siglo el cultivo del tabaco recibió un fuerte impulso al expandirse por la costa caribe y hacia el interior del país, dando como resultado que los puertos de la zona se beneficiaran de la bonanza exportadora, en especial aquellos cercanos a El Carmen de Bolívar y a Ciénaga, donde su cultivo se estaba incrementando. Así mismo, tanto el puerto como los comerciantes de Barranquilla desempeñaron un papel fundamental en los ciclos de exportación de la ganadería y, en menor proporción, del algodón¹³³.

Entre 1843 y 1851 la población barranquillera había pasado de 11.510 a 12.265 habitantes, mientras que Cartagena y Santa Marta pasaron de tener 20.257 y 11.393 habitantes respectivamente en 1843, a tan solo 18.567 y 5.774 en 1851^[134], lo que probablemente refleja una recomposición de la población caribeña hacia el centro más dinámico¹³⁵. Por otra parte, exceptuando la ciudad de Panamá, Barranquilla fue la única ciudad de Colombia en la que hubo un proceso acentuado de inmigración extranjera durante el siglo XIX con una participación muy importante en la economía de la ciudad. En ese sentido, del total de firmas que en 1878 pagaban impuestos a la renta, el 34% era de propiedad de extranjeros y significaba el 50% del recaudo¹³⁶.

Lo anterior se vio reforzado por una nueva fase en la navegación fluvial sobre el río Magdalena, cuando en 1856 Roberto Augusto Joy consolidó su posición como empresario naviero, al unificar a la Compañía Americana, la Empresa Simmonds y otra compañía de menor tamaño de su propiedad, en la Compañía Unida de Navegación con sede en Barranquilla. La empresa llegó a tener cinco vapores que operaron regularmente hasta su venta para la Compañía Colombiana de Transportes en la década de 1890^[137].

133 Posada Carbo (1997: 122-123)

134 Es probable que la epidemia de cólera de 1849 también hubiera ocasionado una disminución importante de la población, aunque es necesario aclarar que afectó por igual a los tres puertos.

135 (Nichols, 1988: 204-205).

136 Meisel (1987: 60).

137 Otra de sus iniciativas fue una agencia de transporte en Panamá con doscientas cincuenta mulas que funcionó hasta 1855, cuando comenzó a ope-

Incluso, aunque seguía siendo un pequeño caserío con una escuela, pero sin iglesia, entre 1865 y 1866 se exportaron a través de Sabanilla 4.154 toneladas de tabaco frente a las 546 embarcadas en los puertos de Cartagena y Santa Marta¹³⁸. No obstante, sin una comunicación eficiente entre Barranquilla y un puerto marítimo cercano era imposible consolidar la ciudad como centro comercial e industrial. En ese contexto, a finales de la década de 1860, y como una alternativa viable a las adecuaciones del Canal de la Piña o de Bocas de Ceniza, se dieron las primeras discusiones respecto de la necesidad de construir un ferrocarril en la zona, lo cual solo se vino a concretar en 1869, dando así inicio a la construcción del segundo ferrocarril colombiano, del cual se culminó la primera etapa en 1871 y su ampliación final en 1888.

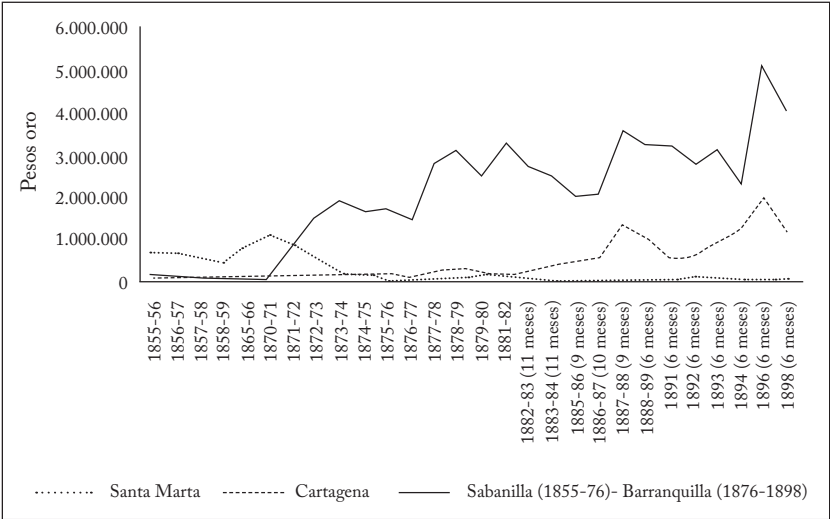
Una vez culminada la primera fase de construcción hacia principios de la década de 1870, los efectos del ferrocarril sobre el comercio se hicieron sentir rápidamente. Si se analiza el comportamiento de los ingresos de las aduanas de los tres puertos se observa una pérdida importante en los de Cartagena y Santa Marta, y un incremento más que proporcional en la aduana de Sabanilla, el cual se debió indudablemente a la operación del ferrocarril entre los puertos marítimo y fluvial en Barranquilla.

Esta situación indica no solo un desplazamiento de la carga de comercio exterior hacia este puerto, sino que da cuenta de un crecimiento global de los ingresos, con fluctuaciones que se explican tanto por las oscilaciones del comercio mundial como por los momentos más álgidos del conflicto en Colombia. Así mismo, se aprecia una clara disminución del volumen de carga a través de Santa Marta, pues su vínculo con el río Magdalena y con el interior del país lo convertía en el más débil de los tres puertos caribeños. *Ad portas* de la Guerra de los Mil Días, la aduana en Barranquilla mostraba ingresos 3,5 veces más altos que la de Cartagena, y superaba a Santa Marta en más de 100 veces.

rar el ferrocarril en el Istmo. Luego de una vida dedicada al transporte, desde su llegada a Colombia en 1830 como empleado de Montoya Sáenz y Compañía, Joy murió en la pobreza a los 75 años (Rodríguez y Restrepo, 1988: 152-153).

138 Posada Carbó (1987: 18).

GRÁFICA 3
INGRESOS DE LAS ADUANAS DE SABANILLA, CARTAGENA
Y SANTA MARTA (1855-1898)¹³⁹



Fuente: ver Anexo A¹⁴⁰.

Como se aprecia en la tabla 7, si además de los ingresos de las aduanas se toma el valor de las importaciones y exportaciones a través de los dos puertos entre 1870 y 1874, se percibe una rápida consolidación de Barranquilla y una más que proporcional caída de Santa Marta en la dinámica del comercio internacional, en particular en las épocas de las bonanzas exportadoras de esos años.

TABLA 7
VALOR EN DÓLARES DE LAS EXPORTACIONES E IMPORTACIONES
(SANTA MARTA Y SABANILLA, 1870-1874)

Años	Importaciones (\$)		Exportaciones (\$)	
	Santa Marta	Sabanilla	Santa Marta	Sabanilla
1870	4.084.350	392.655	3.603.299	2.378.854
1871	3.932.827	655.732	4.449.629	1.550.895

139 La población del Estado Soberano de Bolívar se estimaba, para 1874, en 175.000, muy similar a la de Panamá (ver Anexo B).

140 A partir de 1876 se cambió la aduana de Sabanilla a Barranquilla.

Años	Importaciones (\$)		Exportaciones (\$)	
	Santa Marta	Sabanilla	Santa Marta	Sabanilla
1872	3.973.512	2.433.834	2.820.409	2.852.966
1873	2.135.543	7.012.631	823.902	7.104.859
1874	1.036.037	8.350.000	292.860	8.764.786

Fuente: Posada Carbó (1987: 21)¹⁴¹.

En el año fiscal de 1869-1870 la Aduana de Sabanilla registró un volumen de importaciones de 2.940.418 kilogramos con un valor declarado de \$392.130 y un total de exportaciones que ascendió a 8.420.040 kilogramos con un valor de \$2.378.854. Entre la carga de exportación se destacan 70.000 zurrone de tabaco de 75 kilogramos, 25.000 sacos de café de 50 kilogramos, 20.000 pacas de algodón de 50 kilogramos, 3.240 zurrone de quina de 75 kilogramos, 40.000 cueros de res y 500 cajas de añil, entre otros productos¹⁴². Esas exportaciones representan con claridad los artículos de exportación más importantes del comercio exterior colombiano en el siglo XIX.

El dinamismo comercial de Barranquilla se puede apreciar a partir de la última década del siglo XIX, cuando contaba con una cervecería, dos herrerías, cinco ladrilleras, dos librerías, dos billares, dos fábricas de velas, una trilladora de café, nueve carpinterías, ocho droguerías, una fundición, una fábrica de hielo, tres peleterías, tres curtiembres, tres tabaquerías, cinco fábricas de hamacas, tres bancos, cinco hoteles, un hospital, tres periódicos, diez escuelas privadas y públicas, un acueducto nuevo, un servicio de tranvías de doce coches y cuarenta y dos mulas, además de un proceso de renovación urbana que rápidamente reemplazó las viejas chozas de bareque por edificios de mampostería. Gracias a su doble condición de puerto fluvial y marítimo que le daba el ferrocarril, la ciudad logró un rápido crecimiento que la convirtió en el puerto más importante del país¹⁴³.

141 Años a 31 de agosto.

142 AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Informe de la Aduana de Sabanilla, año fiscal 69-70, 1870*, Tomo I, f. 57r y 60r.

143 Nichols (1988: 214-215), Rodríguez y Restrepo (1988: 173).

IMAGEN 6

ADUANA DE BARRANQUILLA



Fuente: archivo personal del autor.

La floreciente actividad económica de la segunda mitad del siglo XIX se logró gracias al vínculo del comercio hacia el interior del país y con el resto del mundo. Uno de los elementos más importantes en ese proceso fue la consolidación de la actividad bancaria impulsada por el modelo de banca libre durante el Radicalismo, lo que constituyó un medio privilegiado para fortalecer y apalancar la actividad económica y su diversificación en distintos sectores.

LA BANCA

En 1873, acompañando ese proceso de expansión económica, un importante grupo de cincuenta y siete empresarios barranquilleños y de otras regiones que, como Ocaña, poseían fuertes vínculos con la ciudad, fundó con un capital de \$312.000 el Banco de Barranquilla, que en sus inicios proveía servicios principalmente a los comerciantes locales con el fin de que ampliaran sus actividades incluyendo la exportación de ganado vacuno hacia Cuba¹⁴⁴.

144 Meisel & Posada Carbo (1988: 96).

IMAGEN 7
BILLETE DEL BANCO DE BARRANQUILLA



Fuente: Banco de la República, 2006.

Sus primeros dos años de funcionamiento fueron apenas satisfactorios, pues arrojó una utilidad del 5% sobre su capital, cuando la tasa de interés semestral para la época fluctuaba entre el 3 y el 4%. No obstante, el final de la década de 1890 fue más promisorio pues su tasa de rentabilidad se ubicó alrededor del 9%, y la tasa de interés semestral se situó en el 5%. Los resultados se debieron en buena medida a que la exportación de ganado vacuno de Barranquilla a Cuba se financió en gran parte con créditos del Banco¹⁴⁵.

Los efectos de la depreciación del papel moneda, y la subsiguiente devaluación tras la Guerra de los Mil Días, significaron más adelante un duro golpe a su funcionamiento, pues sus operaciones de comercio exterior se vieron seriamente afectadas debido a que negociaba al tipo de cambio del día anterior, lo que llevó a su liquidación definitiva en 1904; sin embargo, algunos de sus socios fundaron ese mismo año el Banco Comercial de Barranquilla¹⁴⁶.

El mayor accionista del Banco de Barranquilla, Esteban Márquez, fundó en 1883 el Banco Márquez con un capital de \$125.000 y un capital pagado de \$62.500. Márquez era un destacado comerciante de la ciudad y uno de los políticos más influyentes de

145 Ibid. (1988: 97).

146 Ibid. (1994: 250).

la región, y su fortuna se debió principalmente al comercio que estableció con Jamaica desde 1829, al negocio de la propiedad raíz y a la construcción en Barranquilla. El Banco fue una sociedad típicamente familiar y, a diferencia del Banco de Barranquilla, tuvo operaciones más restringidas. El banco sobrevivió pocos años a la muerte de Márquez y debió ser liquidado en 1893¹⁴⁷.

El Banco Americano inició operaciones en marzo de 1883 con un capital de \$565.000. La mayor parte de sus accionistas pertenecían a las familias De la Torre y Ribón, pero debió ser liquidado en 1904 al parecer por los efectos de la hiperinflación originada al final del siglo xix y principios del xx¹⁴⁸.

En Barranquilla los capitales necesarios para la fundación de bancos provinieron de los grupos familiares más importantes del mundo del comercio y de la política, cuya mentalidad menos adversa y con mayor propensión a tomar riesgos financieros permitió un alto grado de concentración del negocio financiero en unos pocos de ellos, aunque nunca suficiente para lograr un control hegemónico en cabeza de uno solo. Los bancos más importantes de la zona debieron afrontar duras adversidades durante la Regeneración, lo que llevó a la disminución de sus operaciones y a la liquidación de algunos¹⁴⁹.

Por otra parte, además de los billetes que esa estructura bancaria intercambiaba en el puerto, en la ciudad circularon varios tipos de monedas extranjeras; así, era común que en los comercios locales las transacciones se llevaran a cabo en libras esterlinas, francos franceses o dólares estadounidenses, dando cuenta de los vínculos con circuitos económicos más amplios que se consolidaban, como se verá más adelante, mediante la exportación de café, tabaco y otros productos. Así mismo, la circulación de esos tipos monetarios se usaba como un mecanismo de cobertura frente a las vicisitudes de la política y de los conflictos decimonónicos¹⁵⁰.

147 *Ibíd.* (1994: 250-251).

148 *Ibíd.* (1988: 97).

149 *Ibíd.* (1994: 262).

150 Caballero Truyol (2011: 148).

Sin embargo, el crédito como actividad económica no se restringía a los bancos locales, pues su historia se remontaba al menos hasta la década de 1840. En general, la élite económica diversificó sus actividades para incluir el negocio del crédito; así, los comerciantes utilizaron los créditos como una línea más de negocio que permitía el apalancamiento financiero de actividades de mayor alcance a través de esas redes de capital en las que las casas comerciales eran nodos importantes¹⁵¹.

Como se puede observar en la siguiente tabla, el crédito representó un segmento importante de la economía de la ciudad, lo que permite evidenciar un flujo importante de capital hacia otras actividades económicas en la región; las casas comerciales fueron una pieza clave del proceso crediticio al aportar el 39,5% del total, junto con Esteban Márquez que controlaba el 18%.

TABLA 8
PRESTAMISTAS BARRANQUILLEROS (1849-1889)

Prestamista	Valor (\$)
Esteban Márquez	160.278,58
José del Carmen Salcedo	14.422,4
Los Salcedos	11.688
Joaquín A. Mier	8.375
Lucas Barros	10.380
Eusebio de la Hoz	15.786
Joaquín Batís	35.020
Ferguson Noguera	9.500
J. J. Senior	26.564
Casas comerciales	358.815
Mujeres	52.563,8
Otros	204.948,75
Total	908.341,53

Fuente: Caballero Truyol (2015: 141-160).

151 *Ibíd.* (2015: 158).

El proceso de consolidación económica se apuntaló en la construcción de la ruta férrea; en especial gracias a la prolongación de la ruta y a la culminación de un muelle provisional Barranquilla contó con lo que se consideró en la época como una eficiente comunicación entre el mar Caribe y el comercio mundial. Como se verá en el siguiente capítulo, ello generó una intensa dinámica comercial que se vio expresada en el fortalecimiento de una élite económica regional –con una importante participación de emigrantes–, la cual desempeñó un papel protagónico en los años siguientes.

II. Transporte y comercio: la consolidación de Barranquilla a finales del siglo xix y comienzos del xx

La operación del ferrocarril de Bolívar generó una dinámica económica y social importante, acompañada de un creciente proceso migratorio hacia la ciudad, lo que rápidamente influyó en el cambio de las dinámicas regionales presentes en Cartagena y Santa Marta hacia el puerto de Barranquilla. Para profundizar en ese proceso el capítulo se divide en tres secciones: en la primera se analizan los efectos de la operación del ferrocarril sobre la economía barranquillera en el siglo xix; en la segunda se estudia la forma en que se proyectó el ferrocarril en las primeras décadas del siglo xx, durante las cuales esa ruta afianzó el aumento del volumen del comercio exterior colombiano en virtud del despegue de la economía cafetera; por último, en la tercera se indaga por los efectos de la regularización de la navegación en Bocas de Ceniza y la crisis de 1929 en la operación del ferrocarril hacia finales de la década de 1930.

2.1. EL FERROCARRIL Y LA ECONOMÍA

Con la puesta en operación del ferrocarril de Bolívar y la construcción del muelle se evidenció un cambio importante en la dinámica de los flujos de comercio exterior a través de esa ruta, lo que se ve claramente reflejado en el número de vapores que llegaron al puerto, los cuales aumentaron de doce buques mensuales entre 1874 y 1876, a veintiún vapores entre 1881 y 1882. Lo anterior permitió que en la ciudad hubiera un rápido crecimiento de la población inmigrante proveniente de Europa (holandeses, ingleses, alemanes, italianos, etc.), de Estados Unidos y de América Latina. De acuerdo con eso, se dio un surgimiento importante de inversión extranjera, representada en sus inicios sobre todo por compañías comerciales y de transporte. Así, como se puede apreciar en el siguiente cuadro, esas empresas, junto con las nacionales, se convirtieron en una importante fuente de ingresos fiscales para la ciudad desde finales de la década de 1870.

TABLA 9
PRINCIPALES COMERCIANTES DE BARRANQUILLA OBLIGADOS
A PAGAR EL IMPUESTO A LA RENTA (1878)

Nombre	% sobre impuestos pagados	Lugar de origen
Esteban Márquez	5,26	Colombia
Aeppli, Eberbach & Co.	4,17	Alemania
Müller, Siefken & Cía.	3,95	Alemania
José Helm & Cía.	3,95	Dinamarca
A. Wolff & Cía.	3,95	Inglaterra
A. J. Senior & Cía.	3,00	Curazao
Manuel María Márquez*	2,70	Colombia
Hollman & Merkel	2,63	Alemania
Fergusson & Noguera	2,63	Inglaterra
Daniel Moreno	2,63	Colombia
De la Hoz Hermanos	2,58	Colombia

Nombre	% sobre impuestos pagados	Lugar de origen
David Heilbron	2,45	Colombia
Pardo & Dovale	1,97	Curazao
Pedro Vengoechea	1,75	Curazao
Joaquín A. de Mier	1,32	Colombia
J. Xiques & Cía.	1,32	Colombia
* Esteban y Manuel María Márquez fueron los fundadores del importante Banco Márquez, el cual operó entre 1883 y 1893 cuando debió cerrar como consecuencia de las medidas monetarias tomadas durante la Regeneración, y por el duro trato que recibió del gobierno por estar en la oposición (Correa, 2017a: 74).		

Fuente: Rodríguez y Restrepo (1988: 159).

El inicio de la Regeneración significó un cambio en la dinámica del sector bancario, pues las emisiones de los bancos locales fueron reguladas por la Ley 38 de 1882, promulgada por el Estado de Bolívar, que indicaba que el privilegio de emisión solo se mantendría hasta que el Estado estableciera un banco oficial y sus billetes solo circularían si estaban sellados por la Tesorería General de la Nación y la de la Gobernación. Si bien el banco oficial en el Estado de Bolívar no se concretó y se sobrepuso la creación del Banco Nacional, las élites económicas empezaban a sentir los efectos del cambio de régimen¹⁵².

Un año más tarde, en 1883, se estableció una sucursal del Banco Nacional que generó la molestia del comercio, y en especial de la empresa del ferrocarril, por la circulación de sus billetes y la obligatoriedad de recibirlos sin descuento, lo que generaba pérdidas a la compañía que prefería aceptar los billetes de otros bancos de la ciudad¹⁵³.

La presencia de comerciantes extranjeros radicados en Barranquilla se observa con claridad en la representación de empresas

152 Caballero Truyol (2011: 150).

153 AGN. Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Oficio relacionado con el tráfico de los billetes del Banco Nacional*, 9 de marzo de 1883, Tomo 4, ff. 780v-782v.

del exterior en Colombia. Así, el comercio transoceánico hacia Alemania estuvo controlado entre 1834 y 1906 por la compañía alemana Hamburg American Line, la cual estuvo agenciada en Barranquilla entre 1872 y 1896^[154] por la casa alemana Aepli, Eberbach Co., y luego por la firma germano-holandesa Flohr & Price. La competencia más fuerte que tenía esta compañía era la Lloyd Norte Germánico, representada en Barranquilla por las casas alemanas Hoenigsberg, Wessels & Co.¹⁵⁵, y por Müller, Siefken & Co. –en Bogotá y en Bucaramanga estuvieron representados por Koppel & Schrader¹⁵⁶. Además de esas firmas, tenían sede en Barranquilla: H. C. Bock; A. Weckbecker; Alemana Cía. de Transporte; Empresa Alemana de Navegación; Breuer; Empresa Elbers; Fruhming & Goshen; Gieseken & Held; Empresa Hanseática de Vapores; Hoenigsberg & Wessels; Hollman & Merkel; J. Helm; Moller & Co.; Müller & Siefken; O. Berne; V. Simmonds; Wiese & Starck, todas con capital alemán¹⁵⁷.

La Lloyd Norte Germánico comenzó a operar en Colombia en septiembre de 1873 con tres vapores nuevos: el “Feldmarsall Moltke”, el “Minister Room”, y el “General Werder”. La compañía tuvo una línea mensual que salía de Sabanilla el 5 de cada mes con escalas en Colón, San Thomas, Southampton, Cherburgo con destino final en Bremen el 29 del mismo mes; además, programó una línea bimestral a partir de enero del año siguiente, con salida el día 18 y con llegada a Bremen el 13 del mes siguiente, con las mismas escalas de la ruta mensual¹⁵⁸.

El comercio con Gran Bretaña fue atendido por la Royal Mail, cuyo representante en Barranquilla era el alemán August Strunz; la empresa Harrison estaba representada en Colombia por la so-

154 Esta casa comercial se encargó de la distribución de las máquinas de coser *Singer* en Bolívar, Santander y Magdalena, donde compraba, además, la producción local de tabaco, café, cueros y algodón: Posada Carbó. Ob. cit., p. 27.

155 Julio Hoenigsberg y Martin Wessels estuvieron asociados por un tiempo con el empresario francés Alejandro Danouille.

156 Rodríguez y Restrepo (1988: 156).

157 Yidi Daccarett (2013: 2).

158 Lloyd Norte-Germánico (1873: 796).

ciudad colombobritánica Fergusson & Noguera, y más tarde por la compañía colomboholandesa –con sede en Curazao– Pardo & Dovale, y por el ciudadano inglés F. Stacy. El comercio hacia Estados Unidos se realizó desde 1890 a través de la Steamship Co., agenciada por Aepli, Eberbach & Co.¹⁵⁹.

Para finales de la década de 1880, el predominio de inmigrantes extranjeros era claro en el comercio barranquillero, en particular de origen alemán, estadounidense, inglés y holandés, con lo que se cooptaron actividades que iban desde el gran comercio transoceánico hasta el comercio minorista. Esto hizo de la Barranquilla de finales del siglo XIX una sociedad cosmopolita en nada ajena a la dinámica mundial.

TABLA 10
COMPOSICIÓN Y ORIGEN DEL COMERCIO DE BARRANQUILLA
(1888)

Cantidad	Actividad	Nacionalidad de los propietarios
3	Bancos	3 colombianos*
2	Limpia y empaque de algodón	Alemanes
8	Casas comisionistas y consignatarias	4 alemanes, 4 colombianos
3	Muelles secos	1 alemán, 2 estadounidenses
9	Mayoristas de conservas	3 alemanes, 2 holandeses, 4 colombianos
31	Minoristas de conservas	16 extranjeros, 15 colombianos
32	Tiendas	17 extranjeros, 15 colombianos
5	Agencias de seguros	3 estadounidenses, 1 colombiano, 1 inglés
7	Agencias de vapores	4 ingleses, 1 francés, 1 alemán, 1 español
4	Talleres metalmecánicos	1 alemán, 2 ingleses, 1 colombiano
3	Aserraderos de vapor	1 alemán, 2 colombianos
5	Fábricas de jabón	2 cubanos, 3 colombianos

159 Rodríguez y Restrepo (1988: 156).

Cantidad	Actividad	Nacionalidad de los propietarios
14	Vapores de río	Alemanes y estadounidenses
2	Cargueros de vapor	Ingleses
4	Panaderías	2 franceses, 2 italianos
2	Boutiques	Franceses
3	Ferreterías	2 holandeses, 1 alemán
4	Almacenes de muebles	1 alemán, 1 italiano, 2 colombianos
5	Hoteles	2 franceses, 3 colombianos
3	Tipografías	1 estadounidense, 2 colombianos
5	Zapaterías	2 italianos, 3 colombianos
3	Periódicos	1 estadounidense, 2 colombianos
1	Empresa de teléfonos	1 estadounidense
* Los bancos que operaron en la ciudad fueron: el Banco de Barranquilla, fundado en 1873 por un grupo de cincuenta y siete empresarios barranquilleros y de otras regiones, orientado principalmente a servir el crédito a los comerciantes hasta su liquidación en 1904; el Banco Márquez, de propiedad de Esteban y Manuel María Márquez, con operaciones más restringidas que el de Barranquilla, y el Banco Americano, fundado en 1883 en su mayor parte por accionistas de las familias De la Torre y Ribón; al igual que el de Barranquilla, este banco se vio seriamente afectado por la Guerra de los Mil Días y fue liquidado en 1904 (cfr. Correa, 2017a: 73-74). Rodríguez y Restrepo (1988) reseñan la existencia de dos bancos extranjeros y uno nacional, pero esta información no corresponde con exactitud al desarrollo bancario de la época: aunque el Banco de Barranquilla tuvo una participación importante de accionistas internacionales, no puede considerarse como un banco extranjero.		

Fuente: Rodríguez y Restrepo (1988: 174), corregida por el autor.

Aunque la dinámica de comercio es evidente, a pesar de las reglamentaciones expedidas en 1889 y 1892 en relación con la operación de la ruta, las tarifas, el manejo de carga y de la Aduana en Barranquilla, el servicio fue deficiente como consecuencia del poco material rodante de la compañía, el mal mantenimiento del enriado y la inadecuada infraestructura. Los comerciantes y los agentes de las compañías de transporte elevaron numerosas quejas al respecto, lo cual, sumado al inestable manejo monetario desde la guerra de 1885, y al incremento de las tarifas de la compañía para

recuperar ingresos, hicieron que el comercio se viera seriamente afectado¹⁶⁰.

TABLA II
TARIFAS DEL FERROCARRIL DE BOLÍVAR (FINALES DE 1880)

Concepto	Valor (\$)
Zurrón de tabaco o quina que no exceda los 75 kg	0,30
Saco de café que no exceda los 62.5 kg	0,25
Caja de añil que no mida más de 8 pies cúbicos ingleses	0,60
Bala de algodón (balas pequeñas que vienen por caminos de tierra) cuyo peso no exceda los 65 kg	0,40
Bala de algodón (balas grandes pesadas) cada quintal granadino	0,32
Bala de algodón (bien prensada) que no mida más de 25 pies cúbicos ingleses, que pese a lo menos 200 kg, cada quintal granadino	0,25
Un cuero de res	0,05
Semilla de algodón en sacos, cada 1.000 kg	2,6
Sombreros en zurrónes de 50 docenas el zurrón	1,0
Sombreros en cajas, cada 6 pies cúbicos ingleses	1,0
Caucho en bultos, cada 100 kg	0,6
Caucho en sacos, cada 100 kg	0,6

Fuente: Revista *Semana* y Universidad Nacional (2010: 21).

Debido a la presión de los comerciantes, Cisneros debió firmar un nuevo contrato con el gobierno en el que se acordó una reducción de 1/3 en las tarifas de pasajeros y equipajes a partir del 1.º de enero de 1893, aunque se autorizó un incremento del 18% sobre las tarifas de importación, siempre que la compañía asumiera los costos de operación, de manejo de la carga y de bodegaje. También se autorizó que los precios oscilaran de acuerdo con los precios de las letras sobre Londres, pero limitados a un máximo de dos cambios al año, o a variaciones súbitas de esos títulos que superaran el 15% por más de un mes¹⁶¹.

160 Ortega (1923: 318).

161 Ídem.

Una vez firmado el acuerdo, se declararon sin vigencia las multas impuestas a la compañía y se la autorizó para que exigiera el pago por anticipado por la prestación del servicio de transporte. El 15 de junio de 1893 se inició el servicio del muelle en acero y concreto en Puerto Colombia, con 4.000 pies de longitud y 50 de ancho, aunque con la permanencia de la Aduana en Barranquilla se mantuvo la posición dominante frente a Puerto Colombia. El muelle fue construido bajo la dirección técnica de John B. Dougherty, uno de los ingenieros más leales a Cisneros¹⁶².

Como resultado de la mejora en el muelle y los cambios realizados en 1896 se establecieron en Barranquilla entre veinte y treinta casas comerciales que canalizaban alrededor del 60% del comercio exterior colombiano. Así mismo, entre 1875 y 1910 la población de la ciudad se triplicó, contando con una moderada inmigración extranjera, situación que llevó a plantear uno de los proyectos más interesantes con el que se intentó ampliar la ruta hasta Sabanalarga o hasta Usiacurí: el 28 de octubre de 1897 se firmó un contrato con una subvención de \$8.000 por kilómetro, un privilegio de explotación de cincuenta años, la concesión de 220 hectáreas de tierras baldías por kilómetro construido, y las demás condiciones habituales de la Ley 104 de 1892.

Debido a una serie de reclamos de la compañía por los costos del transporte del correo y el transporte gratuito de bienes y personal oficial, se renegó el convenio y se aceptó que los empleados y militares en comisión oficial que superaran los veinte por día pagaran la mitad de la tarifa, aunque se dejaron vigentes las demás condiciones. En el mismo sentido, Cisneros firmó un contrato con el Ministro de Hacienda, Manuel Esguerra¹⁶³, mediante el cual la compañía logró la rebaja por cinco años de los aranceles que se cobraban a la importación de carbón a partir de enero de 1897, siempre que le vendiera el carbón al costo al gobierno y que este no se destinara a ningún otro uso¹⁶⁴.

162 Ortega (1923: 320), Poveda (2002: 66).

163 Ortega (1923: 322), Torres (1909: 25).

164 En 1902 se prorrogó la rebaja por cinco años más.

El 25 de abril de 1898 se firmó un convenio adicional para prolongar la línea hasta San Estanislao, con el fin de empalmarla con el ferrocarril de Cartagena, obra que tendría una subvención de \$10.000 por kilómetro construido a partir de Usiacurí; no obstante, el Congreso consideró que ese acuerdo no se ajustaba a lo establecido en la Ley 104 de 1892, lo cual, junto con la salida de Cisneros del país en 1898 y su muerte al poco tiempo, dio fin al proyecto¹⁶⁵.

Debido al envejecimiento del equipo rodante, el gobierno firmó un nuevo contrato, aprobado mediante la Ley 40 de 1898, mediante el cual se devolvían a la empresa los cobros realizados por la importación de material y equipos desde mayo de 1896, y quedaban exentos aquellos que se compraran para reemplazar el material rodante en un plazo de diez años. A pesar de los incentivos, en 1911 no se verificó el cumplimiento de dicha obligación¹⁶⁶⁻¹⁶⁷.

Los difíciles años que siguieron a la Guerra de los Mil Días muestran una ciudad que continuó desempeñando con dificultad un papel relevante en el comercio exterior. En 1903 Barranquilla era el puerto de salida del 67% del café que iba al mercado de Nueva York; registraba una cantidad importante de pieles que se exportaban a través del puerto (poco más de 283.000 unidades sueltas) y aún se aprecia la exportación de quinas, tabaco y dividivi, a pesar de que los mejores años de bonanza exportadora de estos artículos ya habían culminado¹⁶⁸.

Debido a los problemas monetarios derivados de la guerra, el gobierno departamental y la compañía debieron renegociar, el 18 de marzo de 1905^[169], el pago mensual fijado en el contrato de 1868 a un pago de \$200. El 11 de agosto siguiente se firmó un contrato con el administrador de la Aduana para la ampliación de las bode-

165 Ortega (1923: 322), Mayor Mora (1999: 64-65).

166 Torres (1909: 26), Ortega (1932: 64-65).

167 Francisco J. Cisneros murió el 7 de julio de 1898 en Nueva York a la edad de 61 años como consecuencia de una nefritis.

168 Posada Carbó (1987: 25).

169 En 1905 Rafael Reyes creó el Departamento del Atlántico escindiéndolo del de Bolívar.

gas, los patios de la Aduana y el ferrocarril, para lo cual la empresa traspasó un terreno vecino a los patios por valor de \$19.634,40. Así mismo, en términos similares al anterior se negociaron otros terrenos que permitieron llevar a cabo las ampliaciones necesarias para lo cual se efectuaron pagos en 1911 por \$3.000 por los edificios y \$16.217,81 por los terrenos y los intereses¹⁷⁰.

En el ámbito industrial la ciudad tomó un nuevo aire con la constitución en 1905 de la Cervecería Bolívar, la cual fue adquirida más tarde por Mario Santodomingo y se fusionó con la Cervecería Barranquilla S.A., para convertirse en 1933 en Cervecería Águila. En 1906 se fundó la empresa Molienda de Granos y Féculas, la cual se constituyó en la primera industria procesadora de ajonjolí para la producción de aceite. En 1909 se fundó la empresa minera Palacio y Compañía para la explotación de minas en Tubará y el establecimiento de una refinería de combustibles. En 1910 se fundó la Fábrica Nacional de Fósforos y se estableció en la ciudad The Colombian Oil and Gas Company of Canada para la explotación del petróleo de Tubará. En 1912 se creó la empresa Salazar Manjarrés y Compañía para la producción de tejidos de algodón. En 1914 se inauguró la Fábrica de Licores del Atlántico y al año siguiente la Fábrica de Gaseosas El Rosario. Ese mismo año se fundó la Fábrica de Tejidos Obregón, considerada en su momento como una de las más modernas e importantes del país con cerca de 600 empleados. En 1919 se firmaron las escrituras para la creación de SCADTA¹⁷¹.

Como se puede observar en la siguiente tabla, Bell Lemus presenta un estimativo que muestra un crecimiento importante entre 1880 y 1930 de la actividad industrial en la ciudad, seguido de una tendencia menor para la actividad comercial. En tanto actividades como los servicios presentan un decrecimiento.

170 Ortega (1923: 323-324).

171 Bell Lemus (2008: 68).

TABLA 12
DISTRIBUCIÓN DEL CAPITAL POR SECTORES (1880-1930)

Año	Comercio	Bancos	Servicios	Industria
1880-1900	750.537	510.000	1.624.300	79.583
1901-1920	2.472.478	2.190.000	5.616.000	4.400.500
1921-1926	4.036.033	-	636.000	3.507.000
1925-1930	4.224.792	2.500.000	836.000	6.206.690

Fuente: Bell Lemus (1984: 18).

En 1901 la ciudad contaba solo con el Banco de Barranquilla que había logrado sobrevivir a las vicisitudes de la Regeneración y a su política monetaria¹⁷²; sin embargo, en 1901 se fundó el Banco del Atlántico, en 1904 el Banco Comercial de Barranquilla, en 1913 el Banco de Crédito Mercantil, en 1917 el Banco Dugand, en 1918 el Banco Mercantil Americano, en 1919 el Banco López, y en 1920 el Commercial Bank of Spanish America Ltd., el Banco Alemán Antioqueño, el National City Bank y el Royal Bank of Canada¹⁷³. Ello da cuenta de un proceso de crecimiento del mercado de capitales local y de la necesidad de prestar los servicios financieros que requería el crecimiento de la ciudad, y aunque transformaciones bancarias como la creación del Banco de la República y la nueva normatividad regulatoria la afectaron, en todo caso para el último lustro de la década de 1920 ya se había recuperado.

En la década de 1920 tres cambios vinieron a alterar la tendencia de crecimiento de la economía colombiana: en primer lugar, se recibieron US\$25 millones provenientes del pago de la indemnización de los Estados Unidos por su participación en la separación de Panamá; en segundo lugar, hubo un auge importante de las exportaciones cafeteras en el período comprendido entre 1923 y 1928, y, por último, se registró una mejora sustancial en las condiciones del crédito externo.

172 Correa (2017a: 73-75).

173 Garnica Berrocal y Valencia Vargas (2016: 36), Bell Lemus (1984: 14).

Todo ello permitió una mayor holgura fiscal, que en el caso de Barranquilla resultó en la firma de un empréstito con la Central Trust Company of Illinois en Chicago por US\$4 millones que estaban destinados a la mejora de la infraestructura pública de la ciudad, lo que se vino a reflejar en la constitución de cuatro empresas que tuvieron como encargo la administración del tranvía, del matadero público, del mercado público, y del acueducto y los sistemas de distribución del agua¹⁷⁴. Dicha inversión le permitió a la ciudad dotarse de los servicios públicos que requería, de forma que para 1929 contaba con un acueducto que servía a 11.500 viviendas y en 1938 el agua potable cubría el 80% de la demanda¹⁷⁵.

2.2. FERROCARRIL Y CAFÉ

Luego de la Guerra de los Mil Días el ferrocarril de Bolívar entró al siglo xx en medio de un sonado pleito que tuvo lugar entre 1906 y 1908. No obstante, como se verá más adelante, a pesar de esa confusa situación jurídica, el ferrocarril jugó un papel protagónico en el despegue de la economía cafetera en las dos primeras décadas del siglo xx representando una solución óptima de mediano plazo para las necesidades del comercio exterior colombiano de ese período.

Guillermo Cortés inició el pleito jurídico con una demanda por lo que presumía era un bien oculto de la Nación, considerando que en julio de 1906 se había vencido el plazo de recompra o retracto aprobado por la Ley 49 de 1884; sin embargo, luego de revisar las consideraciones de Torres, el Ministerio de Obras Públicas y Fomento concluyó en julio de 1906 un estudio en el que afirmaba, entre otras cosas, que el ferrocarril y el muelle eran de propiedad a perpetuidad de la Barranquilla Railway & Pier Co. Ltd., y que la Nación no tenía participación alguna en el usufructo de la obra ni pretendía tenerla. Además, reconocía el derecho a

174 Bell Lemus (1984: 17).

175 Garnica Berrocal y Valencia Vargas (2016: 44).

ejercer o no el derecho de recompra si las condiciones materiales y financieras de la compañía eran favorables a dicha transacción.

Para el gobierno el derecho de recompra solo se cumplía el 13 de junio de 1907, mediante un aviso expreso enviado con seis meses de anterioridad a la compañía, por lo que en 1906 no podía considerarse como bien oculto de la Nación. En agosto del mismo año el procurador General de la Nación, Gerardo Pulecio, consideró que aunque a la luz del artículo 966 del Código Fiscal, Torres¹⁷⁶ tenía razón en su denuncia (pues cumplía con la oportunidad del denuncia y la eficacia legal para pedir el derecho de recompra), al depender de un avalúo incierto de peritos como única base para tomar una decisión respecto de la recompra, el gobierno no podía proceder a la demanda.

Las diferencias de argumentación con Torres respecto de las fechas de recompra tenían como base la interpretación del contrato: mientras Torres sostenía que la fecha que se debería tener en cuenta era la de terminación de la ampliación de la ruta hasta Puerto Belillo, el gobierno y la compañía inglesa sostenían que contractualmente el tiempo corrido para ejercer el derecho de redención se había iniciado con la apertura al público de la obra. La Barranquilla Railway & Pier Co. Ltd. nombró a sus representantes en Colombia para iniciar un proceso en contra de esas pretensiones y preservar su derecho a seguir siendo propietaria de la obra.

De manera extraña el gobierno consideró que era posible que Torres tuviera razón y firmó un contrato con él sobre el denuncia de bienes ocultos y, basado en la presunción de que era el momento de ejercer el derecho, dio inicio al juicio de redención, encargando a Emiliano Restrepo como personero especial del gobierno contra la Barranquilla Railway & Pier Co. Ltd. Además, el 21 de agosto de 1907 se firmó un contrato entre el ministro de Obras Públicas, Francisco Manotas y Tomas Makinson Sanders en representación de The H & T Syndicate Limited¹⁷⁷.

176 Torres (1909: 6-33).

177 Torres (1909: 44-45).

Este sindicato inglés contaba con que una vez el gobierno hiciera uso de su derecho de recompra anunciado en julio de ese año, se podría realizar una nueva concesión sobre el ferrocarril y el muelle, con todas las obras y dependencias, pero renunciando a los futuros plazos de redención. El valor inicial que debía pagar The H & T Syndicate al gobierno no podía superar las £135.000 y, una vez formalizado el traspaso de la propiedad, se emitirían £300.000 en bonos hipotecarios al 6% anual, con los que se buscaba pagar el costo invertido por el Sindicato hasta £180.000, y el saldo restante correspondería al gobierno. De acuerdo con el artículo 15 del contrato, si el gobierno no ejercía su derecho de recompra, debería pagar al Sindicato £1.000 como indemnización¹⁷⁸.

La Corte Suprema de Justicia falló el asunto el 15 de diciembre de 1908 a favor de The Barranquilla Railway & Pier Co. Ltd., con lo que dejó sin efecto los negocios adelantados por el gobierno y Torres¹⁷⁹. Una vez subsanada la situación, la compañía propuso modificar las condiciones del contrato ofreciendo la ampliación del muelle, la construcción de estaciones adicionales y otras obras, a cambio de la renuncia del derecho de recompra y una extensión del privilegio a noventa y nueve años. Las bases del contrato se pactaron entre el Ministerio de Obras Públicas y la empresa en marzo de 1912; luego de aprobado por la Asamblea Departamental y la gobernación, fue enviado al Congreso en julio, pero no cumplió con los debates necesarios y el proyecto fue archivado¹⁸⁰⁻¹⁸¹.

En 1913 el gobierno negoció un nuevo contrato para la prolongación del muelle y la adecuación de la bahía, para lo cual se trans-

178 Torres (1909: 44-46 y 62).

179 No obstante, Torres y los apoderados de The H & T Syndicate continuaron infructuosamente reclamando los derechos legales que decían tener al menos hasta 1909, alegando que la fecha de entrega al público había sido 1887 y no 1888; cfr. Torres (1909).

180 Ortega (1923: 328).

181 Abogados como el barranquillero Daniel Carbonell, apoderado de la Barranquilla Railway & Pier Co. Ltd., sostuvieron incluso que la fecha correcta de recibo de la obra y la ampliación era el 15 de julio de 1893, por ser ese el momento en que efectivamente se dio al servicio el muelle de acero (Carbonell, 1908: 7).

firió el pago de \$5 por tonelada como se había aprobado en la Ley 49 de 1884, más el 25% de la suma que se invirtiera. El contrato fue firmado el 5 de agosto al amparo de la Ley 77 de 1912¹⁸².

Las obras comenzaron el 20 de marzo de 1914, y tres días más tarde se firmó un contrato adicional con Frank A. Koppel para la remoción de 30.000 yardas cúbicas de arena de la bahía por cuenta de la empresa, siempre y cuando el gobierno no ejerciera la segunda opción de compra en 1923, en cuyo caso el gobierno pagaría una suma que no excediera las £5.000, y £4.000 adicionales por la draga a vapor, las herramientas y los enceres¹⁸³.

Entre 1916 y 1923 Barranquilla se convirtió en el principal puerto de exportación cafetera del país por volumen, aunque ya Buenaventura comenzaba a mostrar un ritmo de crecimiento más dinámico que el puerto caribeño, en buena parte por la apertura del Canal de Panamá y por la reorientación del comercio hacia el Pacífico, lo cual se vio reforzado por la llegada del ferrocarril del Pacífico hasta Pereira en 1918; en ese momento el departamento de Caldas, uno de los principales productores de grano del país, comenzó a desplazar parte de su carga hacia Buenaventura.

TABLA 13
EXPORTACIONES DE CAFÉ (1916-1926) (EN KG)

Años	Barranquilla	Buenaventura	Cartagena	Cúcuta	Santa Marta
1916	44.948	8.697	9.178	9.282	375
1917	32.439	11.087	12.283	6.275	555
1918	41.384	10.408	11.303	2.375	364
1919	50.574	14.758	18.825	15.249	1.444
1920	31.852	27.137	18.037	9.014	501
1921	68.897	37.552	21.493	11.321	1.372
1922	66.370	20.892	5.217	12.954	373
1923	71.766	31.061	10.438	9.966	355

182 Ortega (1923: 329).

183 *Ibíd.* (1923: 330).

Años	Barranquilla	Buenaventura	Cartagena	Cúcuta	Santa Marta
1924	69.550	33.774	16.542	12.486	495
1925	58.180	34.227	15.667	8.321	448
1926	73.841	47.396	15.446	10.304	131

Fuente: Posada Carbo (1987: 56).

Este proceso generó serias inquietudes en los distintos puertos del Caribe, los cuales veían con recelo el rumbo que tomaba la economía nacional. Para Barranquilla la defensa del río Magdalena y de su puerto se convirtió en una necesidad apremiante frente a los nuevos flujos que generaban los comerciantes de Cali y de Caldas a través del Pacífico¹⁸⁴.

No obstante, en la década de 1920 tuvo lugar un proceso de mejoramiento de la infraestructura de servicios públicos con la contratación de un crédito por US\$7 millones mejorar y ampliar el acueducto; al mismo tiempo Inversiones Obregón puso en funcionamiento la primera planta eléctrica para servir a la zona industrial de energía. Dos años después la Cámara de Representantes discutió un auxilio para la pavimentación de las calles de Barranquilla, y en 1927 se inauguró el hotel El Prado. En 1929 se consideraba a Barranquilla como la ciudad de más rápido crecimiento con 322.769 m² de construcciones nuevas, y con una tasa demográfica de crecimiento promedio del 3,85% entre 1905 y 1938^[185].

Para 1923, la empresa había construido una nueva estación en Barranquilla por un valor de \$50.020; una bodega y un edificio para empleados en Puerto Colombia por \$3.578; había adquirido dos nuevas locomotoras, nueve carros de carga y uno de pasajeros de primera clase por \$52.558; había prolongado 100 metros el muelle con un costo de \$36.563; había reemplazado los rieles de 41 libras por yarda por unos de 60 libras, que permitían una ope-

184 Posada Carbo (1997: 120).

185 Bell Lemus (2008: 68).

ración de mayor tráfico, y había invertido \$36.563 en los trabajos de remoción de rocas y dragado¹⁸⁶.

Para ese momento el total del material rodante lo constituían quince locomotoras, quince carros de pasajeros con capacidad para 563 personas y doscientos nueve vagones de carga con una capacidad potencial de 1.861 toneladas. La ruta contaba con ocho estaciones situadas en Barranquilla (Estación Montoya), Camacho, La Playa (km 10), Buenavista, Rincón, Salgar (km 23), Puerto Colombia (km 28) y Terminal en el muelle (km 28³/₄)¹⁸⁷.

Basado en los datos de Ortega¹⁸⁸, Poveda estimó que el costo de transportar una tonelada de carga entre el muelle y Bogotá (1.407 km) era de \$42,44 y había que realizar por lo menos siete trasbordos de la mercancía discriminados de la siguiente manera: transporte férreo del muelle a Barranquilla (27 km a \$1,84 t); flete fluvial Barranquilla-La Dorada (1.000 km a \$12,60 t); transporte férreo La Dorada-Beltrán (108 km a \$5 t); flete fluvial de Beltrán a Girardot (100 km a \$3 t); transporte férreo de Girardot a Facatativá (132 km a \$16,9 t); transporte férreo Facatativá-Bogotá (40 km a \$2,40 t); finalmente, el acarreo local en Bogotá se calculó en \$0,70 la tonelada.

En 1923 la tarifa por kilómetro para los pasajeros de primera clase era de ¢0,26; para segunda clase, ¢0,16; la tonelada de importación costaba ¢18, y por tonelada de exportación se pagaban ¢0,84; además, muchas de las exenciones fijadas desde el siglo xix para la carga y los pasajeros oficiales seguían vigentes. El capital de la compañía lo componían £200.000 en acciones, pagadas a £10 cada una, y £100.000 en bonos hipotecarios al 6%.

El volumen de carga y pasajeros mostró una leve tendencia al alza entre 1910 y 1918, aunque con fuertes oscilaciones, como se puede apreciar en las gráficas 4 y 5; sin embargo, los ingresos por

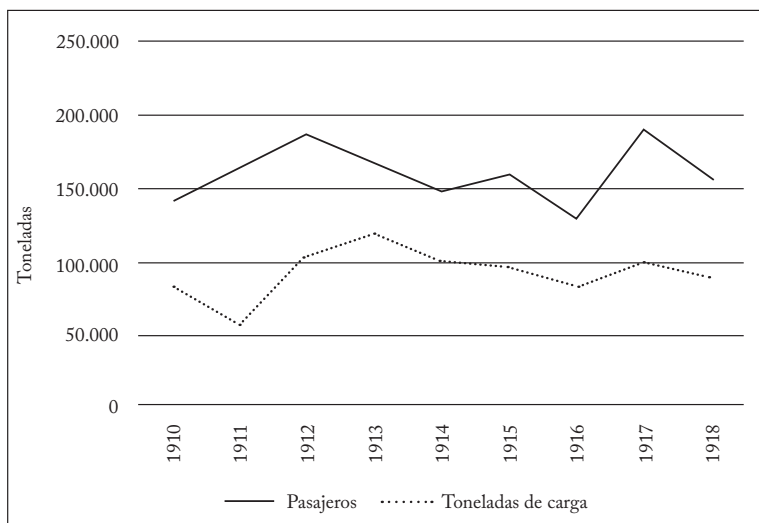
186 Ídem.

187 Poveda (2010: 66).

188 Ortega (2010: 67).

pasajeros, los menos importantes, mostraron un comportamiento relativamente estable.

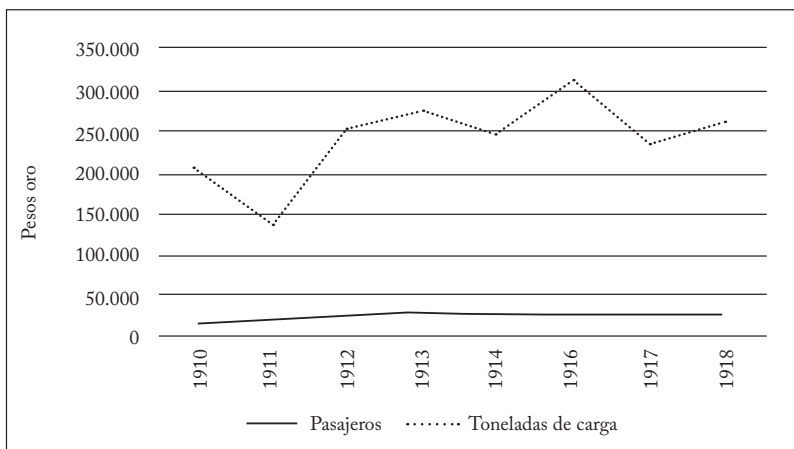
GRÁFICA 4
MOVIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS DEL FERROCARRIL
DE BOLÍVAR (1910-1918)



Fuente: elaborado a partir de Ortega (1923: 332).

Entre 1910 y 1918 los ingresos por fletes y pasajeros fueron similares; sin embargo, en la gráfica 5 se aprecia claramente que la ruta producía más con el transporte de carga que con el de pasajeros, lo que muestra una diferencia considerable entre los ingresos de la compañía por el primer concepto frente al segundo, ratificando la diferencia del material rodante para uno y otro.

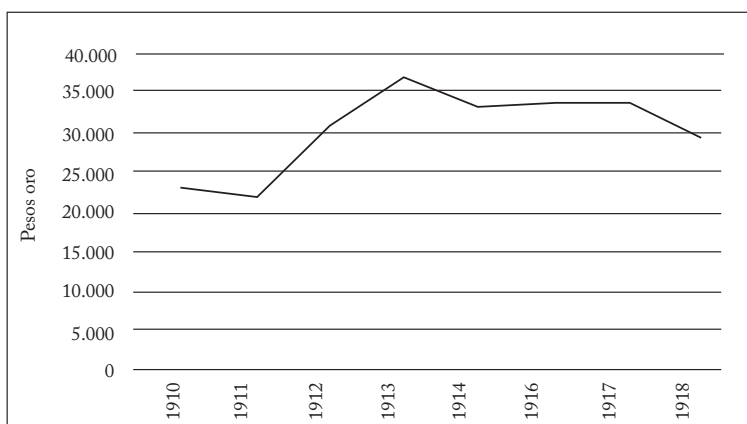
GRÁFICA 5
INGRESOS POR CARGA Y PASAJEROS DEL FERROCARRIL
DE BOLÍVAR (1910-1918)



Fuente: elaborado a partir de Ortega (1923: 332).

No obstante, al observar los ingresos totales de la compañía (gráfica 6) se percibe una tendencia decreciente a partir de 1913, situación que solo se vino a revertir a partir del boom exportador de la década de 1920.

GRÁFICA 6
INGRESOS TOTALES FERROCARRIL DE BOLÍVAR (1910-1918)



Fuente: elaborado a partir de Ortega (1923: 332).

En octubre de 1917 se firmó un contrato por un valor que no superaba las £50.000 para adecuar el muelle y brindar un mejor servicio; contrato que incluía reforzar el muelle, renovar las edificaciones y construir una mejor estación en Puerto Colombia, obras que se recibieron en mayo de 1924 y por las que se pagaron \$427.326,68. La prolongación del muelle (4.500 pies y una profundidad promedio de 27 pies) se realizó entre 1915 y 1917, y su costo ascendió a \$128.708,38^[189].

A fin de enfrentar el crecimiento del comercio exterior, mediante la Ley 51 de 1924 el Congreso aprobó un nuevo contrato que autorizaba la compra de £45.000 en equipos para la compañía; valor que se incluiría con un descuento del 40% en caso de hacer efectivo el derecho de compra en 1923, o al valor del avalúo en caso de hacerlo en 1933. El gobierno quiso hacer uso del derecho de compra de 1933, para lo cual el Congreso lo autorizó a través de la Ley 88 de 1925; sin embargo, la crisis de 1929 suspendió completamente las negociaciones¹⁹⁰.

Durante la década de 1920 las tarifas de transporte para la mercancía de importación se incrementaron de manera irregular en un 25% y las de exportación en un 15%, aunque los contratos de 1884 y 1892 ponían restricciones a ese tipo de incrementos, salvo variaciones súbitas del tipo de cambio en Londres. Además, aunque en 1905 se había pactado un tipo de cambio del 200% frente a la libra esterlina, el gobierno autorizó fijar las tarifas con un recargo por su conversión a oro americano¹⁹¹. A pesar de ser evidentemente irregular el cobro en oro americano de las tarifas férreas, dicha situación muestra que para ese momento Estados Unidos había desplazado a Inglaterra como referente de la economía colombiana.

De otra parte, como se observa en la gráfica 7, las cantidades de carga y pasajeros transportados durante el auge del comercio exterior entre 1922 y 1928 muestran una tendencia creciente, lo que representa la propensión nacional de la época. Sin embargo,

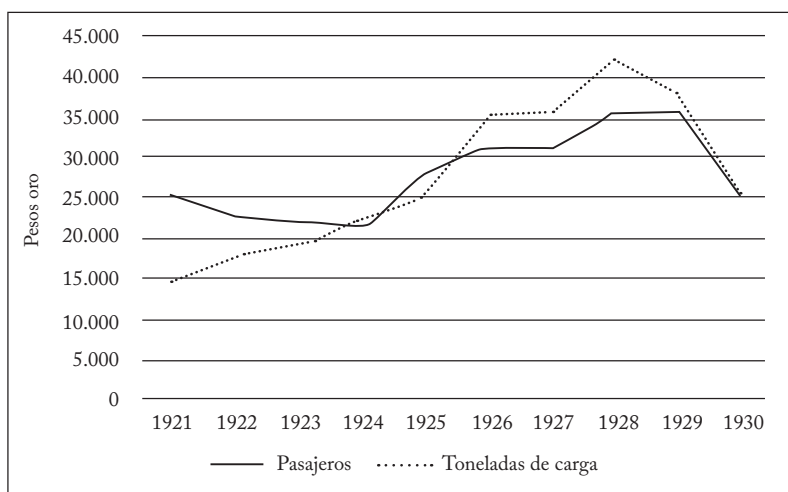
189 Ortega (1932: 54).

190 *Ibíd.* (1932: 55).

191 *Ibíd.* (1932: 56).

desde finales de 1928, y en los años siguientes, el auge del comercio exterior se suspendió de manera abrupta por el desplome de los mercados internacionales debido a la crisis de 1929.

GRÁFICA 7
MOVIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS DEL FERROCARRIL DE BOLÍVAR (1921-1930)



Fuente: elaborado a partir de Ortega (1932: 56).

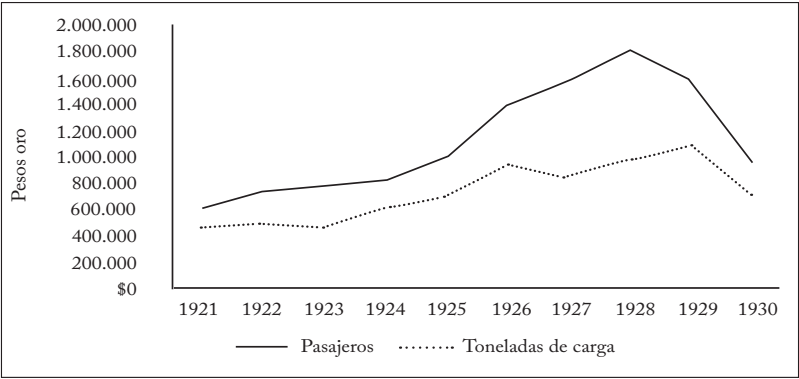
Así mismo, en la década anterior se aprecia un comportamiento superavitario del ferrocarril que no es posible atribuir, como sugiere Ortega¹⁹², al incremento de las tarifas, sino que más bien responde a una dinámica favorable del comercio exterior sustentada en la producción del café y, como se ha visto, en un crecimiento de Barranquilla como centro comercial e industrial.

Gracias al auge económico, entre 1922 y 1928 la situación económica del ferrocarril de Bolívar fue muy favorable; sin embargo, se puede apreciar que los ingresos operacionales netos comenzaron a caer a partir 1928 debido a que la crisis económica impactó la operación, lo cual llevó a la empresa a considerar seriamente la

192 Ídem.

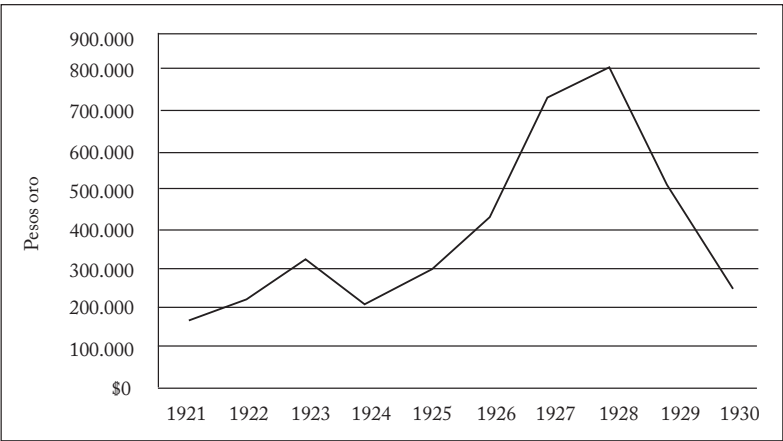
posibilidad de promover la recompra por el gobierno estipulada en el contrato para 1933.

GRÁFICA 8
INGRESOS POR CARGA Y PASAJEROS DEL FERROCARRIL DE BOLÍVAR (1921-1930)



Fuente: elaborado a partir de Ortega (1932: 56).

GRÁFICA 9
INGRESOS NETOS DEL FERROCARRIL DE BOLÍVAR (1921-1930)



Fuente: elaborado a partir de Ortega (1932: 56).

2.3. BOCAS DE CENIZA Y EL FINAL DE LA RUTA

El debate político y económico de principios de siglo en Barranquilla estuvo ligado a su relación con el río Magdalena y, en particular, con su desembocadura. Para lograr la conversión del puerto fluvial en uno que fuera también marítimo se requería que las Bocas de Ceniza estuvieran abiertas de manera permanente a la navegación. Luego de una década (1877-1886) de relativa facilidad en el transporte gracias a que las barras de arena en la desembocadura habían disminuido sustancialmente permitiendo la navegación, para 1887 la situación de sedimentación volvió a hacer imposible la entrada de buques de gran calado por el río¹⁹³.

En 1906 se contrataron los primeros estudios con los ingenieros estadounidenses Ripley y Haupt. En 1914 el gobierno contrató la compañía berlinesa Tiefbau Aktiengesellschaft, de Julius Berger, con el propósito de llevar a cabo estudios para la regularización y canalización del río Magdalena y la apertura de las Bocas de Ceniza. La compañía estableció su base en Barranquilla con la dirección de Fritz Furhorp, quien también representaba a la empresa naviera alemana Hamburg American Line (Hapag). Los estudios los llevaron a cabo dos ingenieros Sprung y Pira¹⁹⁴.

En 1919 algunos comerciantes locales registraron la Sociedad Colombiana de Bocas de Ceniza y contrataron con el gobierno los trabajos para habilitar la desembocadura sobre la base de los estudios de Berger. No obstante, las conclusiones de esos estudios ya habían sido cuestionadas por el ingeniero Miguel Triana en el II Congreso Científico Panamericano, razón por la cual encargaron su actualización a los ingenieros Black, McKenney y Stewart, quienes propusieron un canal de 880 metros encauzado por dos tajamares rectos de 2.300 metros cada uno¹⁹⁵.

Las tensiones entre la ciudad y el gobierno central por la asignación de los recursos para esas obras se agudizaron en 1919 cuan-

193 Bell Lemus (2014: 59).

194 Yidi Daccarett (2013: 4).

195 Bell Lemus (2014: 59).

do se trasladaron algunas partidas presupuestarias al ferrocarril del Tolima, lo que dio origen a la creación de la Liga Costeña, en la que se aglutinaron poderosos comerciantes de la zona y de los puertos de Cartagena y Santa Marta para protestar contra dichas medidas. Si bien la existencia de la Liga fue efímera, sirvió para despertar el interés por el asunto a nivel nacional¹⁹⁶.

En septiembre de 1923 se reinició la discusión acerca de la regularización de la navegación a través de Bocas de Ceniza mediante su canalización y la construcción de dos tajamares que permitieran la entrada segura hacia el río, obras que se consideraban vitales para normalizar la navegación por el río Magdalena desde el puerto hacia el interior del país sin tener que recurrir a los trasbordos obligatorios que incluían el puerto marítimo, la ruta férrea y el puerto fluvial, lo cual encarecía la mercancía e incrementaba los tiempos de transporte.

IMAGEN 8
LOCOMOTORA DE LA CASA ULEN & COMPANY



Fuente: Arias de Greiff (2006: 195).

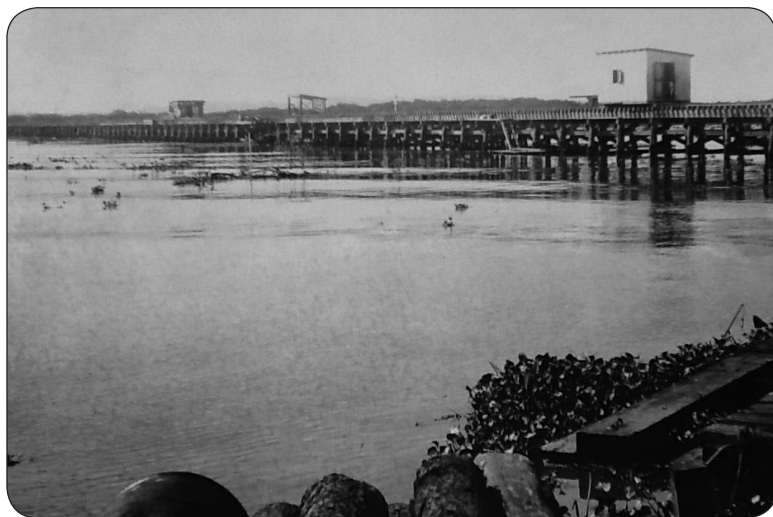
Para tal fin se contrataron los trabajos de canalización de Bocas de Ceniza con la casa Ulen & Co. en medio de un fuerte debate

196 Posada Carbo (1997: 126).

sobre la legalidad y los mecanismos de asignación del contrato, aunque sus opositores reconocieron las capacidades técnicas de esta firma para emprender la obra, que llegó a tener alrededor de 800 empleados¹⁹⁷.

En 1926 la empresa puso en servicio seis locomotoras Baldwin del tipo 2-8-2T para vía de trocha estándar, con el propósito de apoyar la construcción de los tajamares que permitirían la regularización de la navegación para buques de mayor calado hasta el puerto de Barranquilla¹⁹⁸.

IMAGEN 9 BOCAS DE CENIZA (1926)



Fuente: AGN. Sección República. Fondo Ministerio de Obras Públicas, Fotografías varias. Tomo 2025.

Sin embargo, para 1930 se dio por terminado el contrato con la Ulen & Co. por haber incumplido sus compromisos y paralizado las obras de Bocas de Ceniza, lo que provocó el 11 de octubre de 1931 la protesta de los trabajadores por las calles de Barranquilla

197 Armenta (1924: 4-5), Vilorio (2000: 16).

198 Arias de Greiff (2006: 195).

que argumentaban, junto con otros sectores de la ciudad, que la situación se debía a la injerencia desigual y desleal de los comerciantes del occidente del país que defendían la ruta de Buenaventura en connivencia con el gobierno central¹⁹⁹.

En 1933 el presidente Enrique Olaya Herrera hubo de intervenir con el fin de que la obra continuara, para lo cual se acordó con la firma estadounidense Raymond Concrete Pyle y Winston Brothers, representada en Barranquilla por Robert Parrish, un contrato que enfrentó serias dificultades pues el 29 de agosto de 1935 se desplomó la barra de la desembocadura destruyendo 500 metros del tajamar occidental; sin embargo, los trabajos continuaron y la obra avanzó, aunque llena de tropiezos, hasta su culminación en diciembre de 1936^[200].

IMAGEN 10
LOCOMOTORA NO. 3 DE LA ULEN & CO., CARGANDO PIEDRA
Y TIERRA EN BOCAS DE CENIZA (1926)



Fuente: AGN, Sección República, Fondo Ministerio de Obras Públicas, Fotografías varias. Tomo 2025.

Mediante la Ley 24 de 1930 el Congreso había autorizado al gobierno la compra del ferrocarril y el muelle en Puerto Colombia.

199 Posada Carbó (1997: 126).

200 Bell Lemus (2014: 60).

No obstante, el momento económico no pudo ser peor pues se trató de una difícil negociación que finalmente comenzó en 1933 en medio de una fuerte contracción fiscal y monetaria, que solo permitió culminar la compra hasta 1934. El valor pactado fue de US\$1.660.741 y la administración se le entregó al CAFN durante los años siguientes²⁰¹.

IMAGEN I I
LOCOMOTORA DE LA ULEN & CO., TRANSPORTANDO UNA PALA
A VAPOR EN BOCAS DE CENIZA



Fuente: AGN. Sección República. Fondo Ministerio de Obras Públicas, Fotografías varias. Tomo 2025.

Dos obras de infraestructura realizadas en 1940 constituyeron un duro golpe para la operación del ferrocarril y para Puerto Colombia ocasionando el fin de la ruta: se culminó la canalización de Bocas de Ceniza y se construyó una carretera entre Barranquilla y Puerto Colombia²⁰². En 1941 el CAFN publicó un aviso en la prensa criticando las condiciones del transporte por el río, lo que motivó una respuesta de los sectores más influyentes de Barranquilla que decidieron reunirse en el recinto de la Asamblea Departamental para ventilar las quejas que se venían presentando

201 Pérez G. (2007: 363).

202 Pérez E. (1998: 10).

por las acciones del gobierno para privilegiar la salida de la carga por el puerto de Buenaventura, desviando así las exportaciones de café hacia el suroccidente del país²⁰³. A pesar de las fuertes declaraciones y del cabildeo, dichas acciones tuvieron poco impacto.

IMAGEN 12

LÍNEA FÉRREA EN BOCAS DE CENIZA EN LA ACTUALIDAD²⁰⁴



Fuente: archivo del autor.

Durante la crisis de la década de 1930 el gobierno compró una obra que él mismo se encargó de convertir en obsoleta al poco tiempo debido a las obras mencionadas. Finalmente, en mayo de 1941 se suspendió el servicio, y pocos meses más tarde se inició el levantamiento de los rieles. A pesar de todo Barranquilla continuó un proceso de crecimiento y consolidación a lo largo del siglo xx que la ha convertido en un centro de desarrollo significativo en el Caribe colombiano.

203 Posada Carbó (1997: 127).

204 Actualmente la línea construida por la Ulen & Co para la adecuación de Bocas de Ceniza es utilizada por vagones pequeños halados por motos, similares a las “brujitas” del ferrocarril del Pacífico, con el propósito de llevar turistas a las playas y restaurantes, lo que las ha convertido en una atracción muy popular en los fines de semana y en la temporada de vacaciones.

IMAGEN 13
MUELLE DE PUERTO COLOMBIA EN LA ACTUALIDAD



Fuente: archivo del autor.

IMAGEN 14
BARRANQUILLA Y PUERTO COLOMBIA²⁰⁵



Fuente: archivo del autor.

205 En la imagen, tomada desde la antigua línea construida por la Ulen & Co., se puede observar la desembocadura del río Magdalena al lado izquierdo y el mar Caribe al derecho. Barranquilla ocupa el lugar central y hacia la derecha se ubica Puerto Colombia.

III. El tranvía de Barranquilla

La revolución industrial llevó a la implementación paulatina de nuevas tecnologías y tuvo un importante impacto en la forma como las ciudades comenzaron a definir sus procesos de localización de servicios y vivienda, incluido el desarrollo de incipientes sistemas de transporte urbano masivo que permitieron incrementar el crecimiento urbano facilitando la movilidad. En Europa las nuevas tecnologías aplicadas al transporte permitieron integrar los centros industriales con los distritos de las clases trabajadoras en las poblaciones cercanas a las ciudades, aunque en términos generales se ello se realizó una década más tarde que en algunas ciudades de Estados Unidos²⁰⁶.

Europa vivió la Segunda Revolución Industrial a partir de la segunda mitad del siglo XIX, periodo que trajo cambios en la generación de energía, pues el vapor fue reemplazado por la electricidad, lo que repercutió en otros aspectos de la economía y del transporte. De acuerdo con Ebrey²⁰⁷, en ese período se hizo necesario introducir nuevas formas de organización del tiempo y del espacio que solo se podían lograr con sistemas de transporte emergentes como el ferrocarril.

206 McKay (1976: 14-16).

207 Ebrey (2015).

En ese sentido, siguiendo a Martínez y Mirás²⁰⁸, la prestación de los servicios tranviarios dependía de diferentes variables, entre ellas el tamaño del mercado, el volumen y densidad de la población, la geografía del terreno, la cantidad de los ingresos y el capital disponible, etc., por ejemplo, en Europa la electrificación de las líneas avanzó lentamente debido a los requerimientos tecnológicos para producir energía que repercutían directamente en las inversiones incrementándolas sustancialmente; sin embargo, al final del proceso “... la electrificación de las líneas significó un incremento en las ganancias por acción y aumentar los dividendos, pero también una oportunidad para aumentar la disponibilidad del servicio, suplir la demanda insatisfecha e incentivar los nuevos usuarios”²⁰⁹.

En Suramérica está el caso de Brasil que desde 1850 comenzó a implementar nuevos sistemas de transporte con la llegada del tranvía de tracción animal. Río de Janeiro fue la ciudad pionera en adoptar la tecnología a vapor en 1872. En 1858 Walton Evans construyó la primera línea en Santiago de Chile mediante una concesión, imitando en tecnología y carros a la que había construido en Nueva York²¹⁰. El primer tranvía eléctrico se inauguró en Río de Janeiro en 1892, transformando el paisaje y las características de las ciudades brasileras. A mediados del siglo XIX el Distrito Federal (hoy Ciudad de México) ocupaba una área relativamente compacta donde se desarrolló inicialmente un sistema de tranvía de tracción animal para complementar el servicio de los ferrocarriles, en especial por las condiciones técnicas del terreno, y a partir de 1900 se implementó un sistema de tranvías eléctricos²¹¹.

En Colombia el estudio del desarrollo de ese tipo de sistemas se concentra sobre todo en Bogotá y Medellín, en tanto otras ciudades, como Barranquilla, han recibido una atención menor o siquiera marginal en los estudios sobre el desarrollo urbano y de sistemas de transporte de tales características²¹².

208 Martínez y Mirás (2015).

209 McKay (1976).

210 Pires (2012).

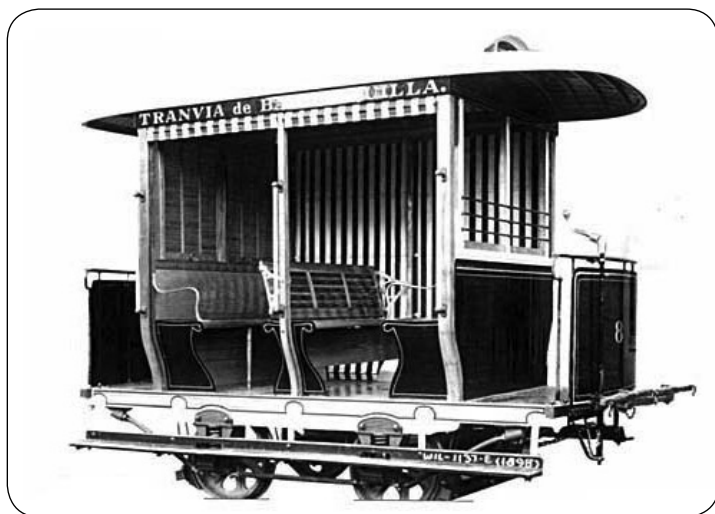
211 Leidenberger (2011).

212 Correa (2017b), Correa, Jimeno y Villamizar (2017).

A partir de la compra del ferrocarril de Bolívar en 1884, y su posterior transformación en The Barranquilla Railway & Pier Company Ltd. en 1887, Cisneros centralizó parte de sus operaciones en Barranquilla donde ubicó su oficina de contabilidad general y desarrolló una serie de nuevos negocios, entre los cuales el tranvía sería el primero; por ejemplo, en 1889 fundó la Barranquilla Tramway Company que, aunque incluía capital extranjero, la mayoría estaba a su nombre²¹³. Para construir un sistema urbano de transporte la compañía emuló las iniciativas de Bogotá en 1882 y de Medellín en 1884; sin embargo, a diferencia de esas dos ciudades, en Barranquilla la operación comenzó con máquinas de vapor para luego operar vagones tirados por mulas.

La Asamblea Constituyente del Estado Soberano de Bolívar otorgó a Cisneros la concesión para la construcción y operación de una línea de tranvía en la ciudad, la cual tomó dos años y se equipó inicialmente con cuatro vagones de pasajeros y dos góndolas de carga de la empresa Brill a través de sus agentes Pérez Triana & Co.²¹⁴.

IMAGEN 15
VAGÓN JACKSON & SHARP No. 8



Fuente: Morrison (2013).

213 Mayor Mora (1999: 64).

214 Bohórquez (2014), Morrison (2013).

El 26 de septiembre de 1889 Cisneros registró la compañía en Charleston, Estados Unidos. El 14 de enero de 1891 fueron inscritos como socios de la compañía ante la legislatura de Virginia Occidental Francisco J. Cisneros, Santiago Pérez Triana y Albert M. Fuentes domiciliados en Nueva York; Rafael Fidean de Ravenswood (Long Island); Edward E. Britton de Brooklyn (Nueva York) y John B. Dougherty de Wilmington (Delaware). El propósito de la compañía era construir, operar y mantener la propiedad de un pequeño tranvía en Barranquilla. La compañía, con domicilio en Nueva York, debía operar hasta el 1° de enero de 1939, con un capital de US\$115.000 y un capital pagado de US\$40.000^[215].

TABLA 14
DISTRIBUCIÓN ACCIONARIA DE
LA BARRANQUILLA TRAMWAY CO.

Nombre	Acciones
Francisco J. Cisneros	1.495
Santiago Pérez Triana	1
Rafael Fidean	1
Edward E. Britton	1
Albert M. Fuentes	1
John B. Dougherty	1

Fuente: West Virginia (1891). El valor de cada acción era de US\$100.

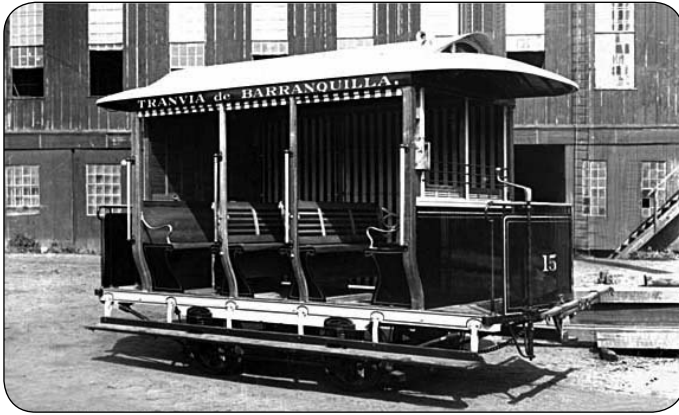
La primera línea comenzó a operar el 26 de abril de 1890 sobre la calle Jesús; unos meses más tarde se ordenó a la compañía Brill un tranvía de inspección y en 1891 otra góndola. Más adelante también se compraron vagones de Jackson & Sharp²¹⁶. La inauguración se llevó a cabo al anochecer con un vagón iluminado de dos pisos tirado por una locomotora que presentó algunos inconvenientes para transitar debido a que las calles eran estrechas y a que algunos árboles impedían su paso por lo cual se les cortaron las ramas²¹⁷.

215 West Virginia (1891).

216 Morrison (2013).

217 Bohórquez (2014).

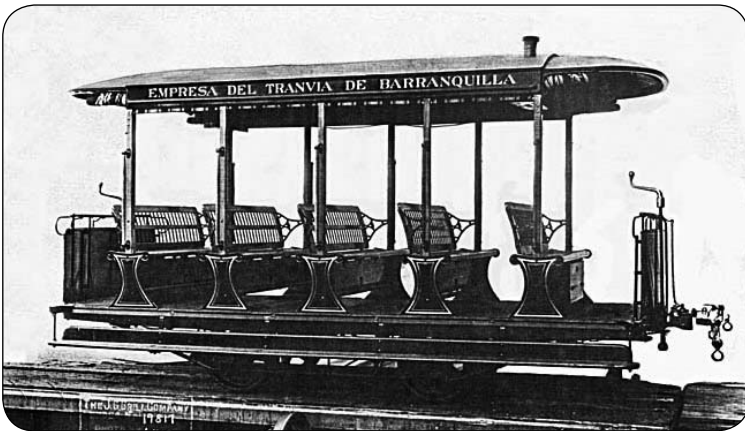
IMAGEN 16
VAGÓN JACKSON & SHARP NO. 15



Fuente: Morrison (2013).

A través de su agente Jiménez y Escobar & Cía. en 1903 la empresa ordenó a J. G. Brill vagones de 6 pies, y en 1915, a través de De Lima Cortissoz & Co., compró un vagón abierto de cinco bancas, el cual fue probablemente el último que la compañía adquirió.

IMAGEN 17
VAGÓN J. G. BRILL DE 5 BANCAS



Fuente: Morrison (2013).

IMAGEN 18
ESTACIÓN DEL TRANVÍA JUNTO A LA ESTACIÓN MONTOYA



Fuente: archivo del autor.

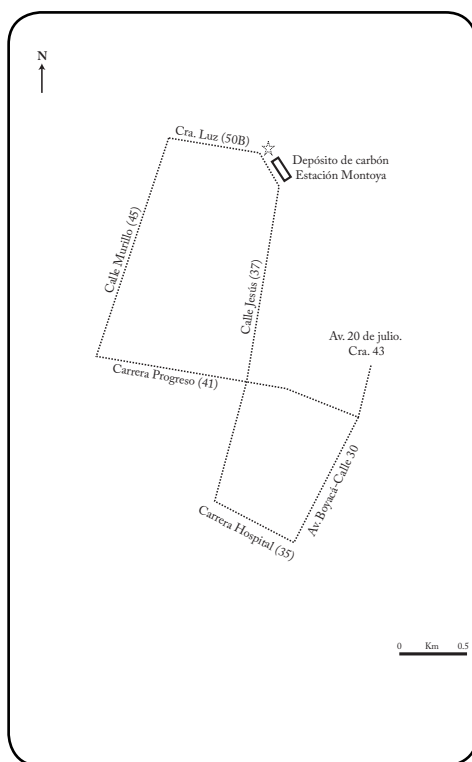
IMAGEN 19
ESTACIÓN MONTOYA



Fuente: Morrison (2013).

La mayor parte del tiempo el tranvía operó a través de dos rutas en forma de U entre el Mercado y la Estación Montoya, que servía también de estación terminal del ferrocarril. La primera línea, llamada “Jesús”, pasaba por la puerta de la Aduana y seguía por la calle de San Blas (calle 35) hasta el Callejón del Progreso (carrera 41), doblaba al oriente por el Paseo Bolívar y la Plaza de San Nicolás para terminar en el mercado. Más tarde, la línea se amplió para tomar la calle de Jesús (calle 37) hasta la carrera del Hospital (carrera 35), en donde cruzaba al este hasta la Calle de las Vacas (calle 30) y de allí al mercado²¹⁸.

MAPA 4 RUTAS DEL TRANVÍA



Fuente: elaboración propia a partir de Morrison (2013).

218 Bohórquez (2014).

La segunda línea, “La Floresta”, salía de la Estación Montoya para tomar la carrera de La Luz (carrera 51B) hasta la calle del Dividivi (hoy calle Murillo o 45), recorriendo la parte alta de la ciudad (el llamado barrio de Las Quintas), doblaba por el callejón del Progreso (carrera 41) hasta la Calle de las Vacas (calle 30), y a través de esta llegaba al mercado. La coordinación de los viajes al extremo de cada línea se hacía por teléfono²¹⁹.

Los carros tipo imperial, de dos pisos, junto con la locomotora Baldwin que los operaba, fueron importados por el concesionario en el vapor “Professor”. El cambio a vagones de tracción animal se dio rápidamente para trasladar los de dos pisos y la locomotora a la operación del ferrocarril, probablemente para aprovechar las exenciones que se otorgaban a la importación de equipos para ferrocarriles urbanos, al amparo de una campaña sin fundamento que indicaba el peligro de incendios en la operación de esas locomotoras en el perímetro urbano²²⁰.

IMAGEN 20
VAGÓN SOBRE LA CARRERA PROGRESO



Fuente: Morrison (2013).

219 Bohórquez (2014).

220 *Ibíd.*, Pineda Salazar (2005: 21-22).

Los vagones tenían lonas o cortinas de madera que permitían protegerse del sol o de la lluvia, y se regían por un código de comportamiento que impedía fumar, sostener conversaciones inmorales o estar borracho. Así mismo, los conductores no podían recibir dinero sino tiquetes que debían ser depositados en una caja sellada. Las rutas eran acompañadas por policías que garantizaban el cumplimiento del reglamento²²¹.

IMAGEN 2 I
TRANVÍA FRENTE AL BANCO COMERCIAL



Fuente: Morrison (2013).

En 1906 Francisco Baena, presidente de la compañía, fue autorizado para electrificar la ruta y ampliarla en 6 km al sur de Soledad y 36 km al suroccidente de Sabanalarga. A pesar de esta y otras iniciativas, en el siglo xx el tranvía no se electrificó y nunca amplió sus operaciones²²².

En 1920 la compañía fue adquirida por la ciudad y cambió su nombre a Tranvía Municipal. La nueva empresa recibió veinte vagones, la mayor parte con más de treinta años y en pésimas condi-

221 Bohórquez (2014).

222 Morrison (2013).

ciones de operación o inservibles, además de ciento treinta y cinco mulas. Para ese momento la empresa enfrentaba la competencia de los buses de gasolina, ante los cuales los pequeños vagones tirados por mulas eran obsoletos además de que solo operaban seis²²³.

Por la empresa se pagaron \$88.400 distribuidos de la siguiente forma: \$40.000 en bienes raíces; \$20.000 en semovientes; \$9.800 en carros de pasajeros; \$18.000 en líneas férreas, y \$600 en enseres, útiles y muebles. En la nómina figuraban cinco inspectores, quince conductores, nueve brequeros²²⁴, un carpintero, un herrero, un ayudante, ocho aseadores y cuidadores de mulas, y cinco trabajadores de calle para el mantenimiento de las vías²²⁵.

En 1922 la ciudad tenía alrededor de 75.000 habitantes, la movilización llegaba a más del millón de pasajeros por año y el valor del pasaje era de ¢5. Como se puede observar en el siguiente cuadro, la empresa funcionaba con superávit durante casi todo el año, salvo en septiembre cuando arrojó un superávit operacional, aunque los gastos extraordinarios llevaron a una pequeña pérdida en ese mes.

Al no electrificarse y no poder competir con los nuevos buses que cobraban por un servicio más flexible y rápido una tarifa igual (¢5) frente a una obsolescencia operacional evidente, en 1927 en 1927 la empresa del Tranvía Municipal se liquidó²²⁶. El servicio de buses lo prestaban dos empresas, de las cuales la Empresa de Autobuses de Barranquilla (los buses amarillos) hacía el mismo recorrido del tranvía en 45 minutos, frente a los 60 minutos que tardaba el tranvía a marchas forzadas o los 80 que normalmente tardaba²²⁷. De esa manera, tras casi cuatro décadas de funcionamiento sin modernizarse y operando en dos líneas con vagones tirados por mulas que no podían competir con los nuevos medios de transporte, el tranvía finalmente desapareció.

223 Morrison (2013), Pineda Salazar (2005: 4).

224 Encargados de los frenos en el tren.

225 Pineda Salazar (2005: 5 y 9).

226 Bohórquez (2014).

227 Pineda Salazar (2005: 5).

TABLA 15
OPERACIÓN DEL TRANVÍA MUNICIPAL (1922) (\$)

Meses	Pasajeros movilizados	Tráfico	Ingresos varios	Total ingresos	Gastos comunes	Gastos extra	Total gastos	Utilidad
Enero	99.540	4.954,00	284,85	5.238,85	3.965,21	457,66	4.422,87	815,98
Febrero	90.924	4.513,45	90,10	4.603,55	3.851,30	382,70	4.234,00	369,55
Marzo	109.133	5.426,90	84,52	5.511,42	3.834,18	239,14	4.073,32	1.438,10
Abril	102.392	5.093,85	71,25	5.165,10	3.789,82	457,66	4.247,48	917,62
Mayo	106.527	5.291,85	87,70	5.379,55	3.993,93	122,83	4.116,76	1.262,79
Junio	95.688	4.756,90	78,95	4.835,85	3.884,90	303,66	4.188,56	647,29
Julio	86.091	4.324,80	148,00	4.472,80	3.588,74	415,30	4.004,04	468,76
Agosto	91.365	4.553,50	93,70	4.647,20	3.701,49	626,69	4.328,18	319,02
Septiembre	76.230	3.792,25	104,65	3.896,90	3.709,25	243,68	3.952,93	- 56,03
Octubre	79.122	3.935,85	136,60	4.072,45	3.302,49	287,16	3.589,65	482,80
Noviembre	75.330	3.752,75	77,50	3.830,25	3.165,49	130,43	3.295,92	534,33
Diciembre	70.886	3.979,40	56,00	4.035,40	3.227,59	176,35	3.403,94	631,46
Total	1.083.228	54.375,50	1.313,82	55.689,32	44.014,39	3.843,26	47.857,65	7.831,67

Fuente: Ramón del Valle (1995: 37).

IV. Hacia la definición del modelo del negocio ferroviario en el siglo XIX

El ferrocarril de Bolívar contribuyó de manera decisiva a propiciar un cambio en el balance de los poderes económico y político en el Caribe, pues permitió que la cosmopolita Barranquilla desplazara en importancia a las señoriales Cartagena y Santa Marta, pasando de ser un relegado caserío a una pujante ciudad comercial, con uno de los procesos de migración europea más exitosos del siglo XIX.

Mientras se mantuvieron las condiciones de exclusividad de la conexión con el mar Caribe, la ruta férrea tuvo un comportamiento empresarial y financiero positivo, y fue el motor de las más amplias dinámicas de comercio exterior que habrían de multiplicar sus efectos no solo en la región, sino en otras partes del país comprometidas con la economía exportadora agraria y minera, lo cual, a pesar de los rígidos límites estructurales de la economía colombiana, configuró durante el siglo XIX una serie de regiones profundamente identificadas con el comercio internacional, con presencia de inversión extranjera y con importantes proyectos de infraestructura.

El desarrollo férreo brindó una solución eficiente en el mediano plazo, pues permitió superar las dificultades de transporte asociadas al comercio con proyectos de infraestructura de menor tamaño, pero de una profunda trascendencia para el desarrollo económico regional y nacional.

Aunque en sí mismo el ferrocarril de Bolívar no tuvo un impacto directo en la conformación de la región al interior del sistema federal en las décadas de 1850 y 1860, se convirtió sin embargo en una fractura mayor en el Bolívar Grande, pues permitió el desarrollo de una subregión pujante, vinculada a la gran apuesta de desarrollo económico de la segunda mitad del siglo XIX. Esta fractura finalmente se oficializó en 1905, cuando el presidente Rafael Reyes escindió el departamento del Atlántico del de Bolívar.

No obstante, a pesar de sus evidentes bondades, el proceso de construcción y puesta en operación del ferrocarril puso en evidencia lo que serían los excesos y debilidades más claras del modelo ferroviario colombiano de ese período: en primer lugar, el aspecto de menor importancia fue en muchos casos la construcción del ferrocarril, pues era mucho más atractivo lograr el contrato de concesión para renegociarlo luego en mejores condiciones o para especular con él en los ávidos mercados europeos, incluso sin construir un solo kilómetro de línea férrea.

En segundo lugar, tanto en lo local como en lo nacional se hizo patente la debilidad de un Estado que no contaba con los recursos o los conocimientos necesarios para emprender los nuevos proyectos de infraestructura, lo que se tradujo en negociaciones desventajosas en las que se firmaron contratos con resquicios enormes en perjuicio del país, y con vacíos que no definían claramente los mecanismos de control para la construcción ni la estimación de los costos reales de las obras. A ello hay que agregar una serie de dificultades del Estado como empresario, debido, entre otros factores, a la debilidad fiscal y a la participación de personajes importantes de la élite nacional y local que buscaron lucrarse de esos proyectos en perjuicio del erario público. Entre otros, esos fueron los motivos que llevaron al primer fracaso en la administración pública de ferrocarriles en Colombia.

En tercer lugar, era evidente la inferioridad técnica del país, lo que se tradujo inicialmente en la imposibilidad de realizar una evaluación adecuada de los costos de la ruta generando enormes sobre costos en su construcción.

Como consecuencia, la construcción del ferrocarril de Bolívar terminó enredada en una maraña de cesiones y contratos que abrieron las puertas de un detrimento patrimonial importante, dados los sobre costos, las decisiones gubernamentales equivocadas y las demandas infundadas en contra del Estado para obtener beneficios personales. Esto, desafortunadamente, habría de convertirse en la constante de muchas de las inversiones ferroviarias del país. No obstante, es importante resaltar que, como ruta férrea, cumplió su función con éxito, con un impacto regional y local indiscutible.

El ferrocarril de Bolívar se puede entender como un proyecto contrahegemónico, en la medida en que permitió apuntalar un reto serio para la noción de territorio en la región y redefinir una nueva élite local que participó en la creación de la nueva entidad territorial. De otra parte, los inicios de este proyecto permiten evidenciar ya elementos que se convertirían en arquetípicos en la contratación férrea, incluyendo sus virtudes y sus excesos. Así, además de haber conformado por primera vez una serie de contrataciones con empresas radicadas en el extranjero, algunas de ellas de capitalistas colombianos, el ferrocarril fue pionero en un proyecto de administración gubernamental directa, con regulares resultados, y se convirtió también en el primer modelo de operación de una obra en arrendamiento por particulares.

La ruta del ferrocarril de Bolívar fue, al igual que en el caso del ferrocarril de Panamá, un buen ejemplo de las tensiones latentes entre lo central y lo periférico, entre lo incluido y lo excluido en la conformación del departamento del Atlántico a comienzos del siglo xx; fue también un elemento que agudizó las tensiones de la territorialización, derivadas de los encuentros de prácticas enfrentadas y de las fuerzas económicas, sociales y políticas establecidas.

Anexos

ANEXO A

INGRESOS DE LAS ADUANAS DE SANTA MARTA, CARTAGENA Y SABANILLA-BARRANQUILLA (1855-1898) (EN \$)

Período	Santa Marta	Cartagena	Sabanilla (1855-76)- Barranquilla (1876-1898)
1855-56	714.032	64.210	153.481
1856-57	688.641	52.228	154.273
1857-58	545.242	68.379	85.567
1858-59	494.295	97.525	85.363
1865-66	908.406	85.149	68.830
1870-71	1.077.683	109.405	130.732
1871-72	911.851	115.870	865.009
1872-73	547.168	207.366	1.560.878
1873-74	194.436	182.711	1.877.100
1874-75	170.784	149.481	1.702.570
1875-76	82.060	197.646	1.740.326
1876-77	65.095	157.643	1.449.271
1877-78	66.507	273.134	2.811.453
1878-79	50.780	339.875	3.129.591
1879-80	115.283	290.209	2.441.991

Período	Santa Marta	Cartagena	Sabanilla (1855-76)- Barranquilla (1876-1898)
1881-82	73.451	168.861	3.288.097
1882-83 (11 meses)	89.084	245.905	2.731.476
1883-84 (11 meses)	39.109	382.962	2.531.619
1885-86 (9 meses)	36.667	438.402	2.069.140
1886-87 (10 meses)	40.213	601.619	2.070.764
1887-88 (9 meses)	28.258	1.311.288	3.544.387
1888-89 (6 meses)	15.419	1.075.046	3.185.822
1891 (6 meses)	29.391	565.434	3.196.658
1892 (6 meses)	102.111	669.424	2.751.595
1893 (6 meses)	72.588	1.006.368	3.120.182
1894 (6 meses)	34.739	1.260.590	2.273.569
1896 (6 meses)	27.317	1.955.768	5.108.997
1898 (6 meses)	35.007	1.122.598	3.994.642

Fuente: Nichols (1988: 211), Poveda (2010: 107-108).

ANEXO B
POBLACIÓN COLOMBIANA POR ESTADO SOBERANO Y REPRESENTACIÓN NACIONAL (1874)

Estado Soberano	Población	(%)
Antioquia	365.974	12,6
Bolívar	175.000	6,0
Cauca	502.874	17,3
Boyacá	438.000	15,1
Cundinamarca	400.000	13,8
Magdalena	100.000	3,4
Panamá	174.000	6,0
Santander	496.000	17,1
Tolima	250.000	8,6
Total	2.901.848	100,0

Fuente: Peña (1874: 1964).

ANEXO C

FERROCARRILES EN AMÉRICA LATINA (1870-1995)

(EN MILES DE KILÓMETROS)

País	1870	1900	1913	1929	1940	1950	1970	1995
Argentina	7,3	16,8	33,5	37,5	41,3	42,9	39,9	35,8
Brasil	7,5	15,3	24,6	32,0	34,3	36,7	31,8	30,4
México	3,5	13,6	20,5	23,2	23,0	23,3	24,5	26,6
Chile	7,3	4,4	8,1	8,5	8,6	8,5	8,3	6,,4
Cuba	1,3	2,0	3,8	4,9	4,9	4,9	5,2	4,7
Perú	6,7	1,8	3,3	2,9	2,9	3,1	2,2	2,1
Uruguay	0,2	17	26	27	30	30	30	30
Bolivia	-	10	13	21	23	23	35	37
Venezuela	0,1	9	9	10	10	10	2	6
Guatemala	0,2	6,4	9,9	11,6	11,6	11,6	8,2	11
Colombia	0,3	0,6	1,1	2,6	3,3	3,5	3,4	2,1
Costa Rica	0,8	3,9	6,2	6,7	6,7	6,7	6,2	6
Paraguay	0,9	2,4	3,7	4,7	5	5	4,4	4
Nicaragua	-	2,3	3,2	3,3	3,7	4,3	4	2
República Dominicana	-	1,8	2,4	2,4	2,7	2,7	2,7	1
El Salvador	-	1,2	3,2	6	6,1	6,2	6,2	6
Honduras	0,6	1	2,4	14,6	12,6	13	10,3	10
Ecuador	0,4	0,9	5,9	10,3	10,6	11,2	9,9	10
Panamá	0,8	0,8	0,8	1,6	1,6	1,6	1,6	5
Haití	-	0,4	1,8	2,2	2,5	2,5	1,2	1

Fuente: Poveda (2002: 57).

Bibliografía

FUENTES PRIMARIAS

1. Archivo General de la Nación, Sección República, Fondo Ferrocarriles

Avalúo de la Empresa del Ferrocarril de Bolívar hecho por los peritos nombrados por las partes contratantes, 1884, Tomo 5, f. 137v.

Comunicado al secretario de Estado en el Despacho de Hacienda y Fomento, 4 de enero de 1878, Tomo 2, f. 3v.

Hoenigsberg, Julio y Martin Wessels. Comunicado al Secretario de Hacienda y Fomento, 1.º de julio de 1873, Tomo I.

Hoyer, C. Aviso, 1.º de agosto de 1871, Tomo I.

Informe de la Aduana de Sabanilla, año fiscal 69-70, 1870, Tomo I.

Informe del Inspector Oficial del Ferrocarril, 1.º de mayo de 1871, Tomo I.

Informe del Inspector Oficial del Ferrocarril, 31 de mayo de 1871, Tomo I.

Informe Oficial del Ferrocarril i Telégrafo de Bolívar, 25 de agosto de 1872, Tomo I.

Informe Oficial del Ferrocarril i Telégrafo de Bolívar, enero de 1872, Tomo I.

Informe del Administrador del Ferrocarril de Bolívar, 7 de enero de 1878. Tomo 2, ff. 5 v a 12r.

Informe del Administrador del Ferrocarril de Bolívar, 30 de junio de 1878, Tomo 2.

Informe del Administrador del Ferrocarril, 8 de febrero de 1881, Tomo 3, ff. 208v-211r.

Informe del Administrador del Ferrocarril i del Telégrafo de Bolívar al secretario de Estado en el Despacho de Hacienda, 17 de septiembre de 1881, Tomo 4, ff. 15a-15l (p. 1-21) (Imprenta Americana, Barranquilla, E. P. Pellet).

Informe del Administrador del Ferrocarril e Inventarios Parciales, 7 de agosto de 1878, Tomo 2, ff. 148v a 169r.

Müller, Siefken & Co., Comunicado al Secretario de Hacienda y Fomento, 1.º de julio de 1873, Tomo I.

Oficio del Administrador del Ferrocarril relacionado con la entrega a la compañía compradora Cisneros & Cía, 1.º de noviembre de 1884, Tomo 5, ff. 192v-193v.

Oficio del administrador del Ferrocarril, 19 de julio de 1880, Tomo 3, ff. 45v a 61v.

Oficio del Administrador del Ferrocarril a la Secretaría de Hacienda i Fomento, 8 de enero de 1881, Tomo 3, ff. 181v a 190v.

Oficio relacionado con el tráfico de los billetes del Banco Nacional, 9 de marzo de 1883, Tomo 4, ff. 780v-782v.

Rivas, Luis G. Oficio relacionado con el subarriendo de la compañía a los señores Carlos Uribe, Francisco J. Cisneros y Diego de Castro, 1.º de octubre de 1884, Tomo 5, ff. 142v-142r.

2. Fuentes documentales publicadas

Abello, J. B. (9 de febrero de 1874). Ferrocarril de Bolívar. *Diario Oficial*, p. 1375.

Arango, C. (1886). *Alegatos del Procurador General de la Nación en la demanda del señor Ramón B. Jimeno*. Bogotá: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos.

Arias de Greiff, G. (2006). *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos.

Armenta, A. L. (1924). *El proyecto de la Boca de Ceniza*. Barranquilla: Tipografía Goenaga.

Aviso (29 de diciembre de 1870). *Diario de Cundinamarca*.

Bell Lemus, C. (abril de 1984). Barranquilla, 1920-1930: hacia un modo de producción capitalista. *Huellas* (11), 10-18.

Bell Lemus, C. (2008). Industria, puerto, ciudad (1870-1964) Configuración de Barranquilla. *Apuntes*, 21(1), 62-73.

- Bell Lemus, C. (enero-junio de 2014). Barranquilla y la modernización del delta del río Magdalena (1842-1935). *Revista M*, 11(1), 52-65.
- Bergquist, C. (1999). *Café y conflicto en Colombia (1886-1910): la guerra de los Mil Días, sus antecedentes y consecuencias*. Bogotá: El Áncora-Banco de la República.
- Bohórquez, W. (2014 de diciembre de 2014). *Revista Latitud*. Recuperado el 9 de junio de 2017, de *El Heraldo*: [<http://adminrevistas.calipso.com.co/latitud/el-viejo-tranvia-de-barranquilla-132861>].
- Brandon, P. (15 de enero de 1874). Memorial. *Diario Oficial*, p. 1289.
- Caballero Truyol, T. (enero-junio de 2011). Créditos, monedas, comerciantes y prestamistas. El mercado financiero en Barranquilla entre 1849 y 1903. *Revista Historia del Caribe*, 6(18), 145-164.
- Caballero Truyol, T. (2015). Comerciantes y casas comerciales relacionadas con las actividades financieras en una ciudad caribeña de Colombia durante la segunda mitad del siglo XIX. *Anuario de Historia Regional de las Fronteras*, 20(1), 141-160.
- Camacho Roldán, S. (1976). *Escritos sobre economía y política*, Editado por Jesús Antonio Bejarano, Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura.
- Carbonell, D. (1908). *El Gobierno Nacional y la Compañía del Ferrocarril de Bolívar (The Barranquilla Railway & Pier Co., Ltd.)*, Bogotá.
- Cisneros, F. J. (1896). *Navegación por las Bocas de Ceniza*, Bogotá: Imprenta de Eduardo Espinoza Guzmán.

- Correa, J. S. (enero-junio de 2009). Inversión extranjera y construcción de ferrocarriles en Colombia: The Panama Railroad Co. (1850-1903). *História Econômica & História de Empresas (Revista de la Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica (ABPHE))*, XII(1), 131-170.
- Correa, J. S. (2010). Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia: el caso del Ferrocarril de Panamá (1849-1869). *Estudios Gerenciales*, 26(115), 143-163.
- Correa, J. S. (octubre-diciembre de 2010). The Panama Railroad Co: Ferrocarriles, territorio y soberanía en Colombia (1850-1903). *Boletín de Historia y Antigüedades*, xcvi(851).
- Correa, J. S. (2012a). *Ferrocarriles y tranvías en Antioquia* (2a. ed.). Bogotá: Editorial CESA.
- Correa, J. S. (2012b). *The Panama Railroad Company o cómo Colombia perdió una Nación*. Bogotá: Editorial CESA.
- Correa, J. S. (2014). Colombia y la Doctrina Monroe: el caso del Ferrocarril de Panamá y las intervenciones estadounidenses en el Istmo. *Memorias, Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe* (22), 107-132.
- Correa, J. S. (2017a). *Moneda y nación: del federalismo al centralismo económico (1850-1922)* (2.^a ed.). Bogotá: Editorial CESA.
- Correa, J. S. (2017b). *Transporte y desarrollo urbano en Colombia: los tranvías de Bogotá y Medellín*. Bogotá: Editorial CESA.
- Correa, J. S., Jimeno, S. y Villamizar, M. (2017). El tranvía de Bogotá, 1882-1951. *Revista de Economía Institucional*, 19(36), 203-229.
- Corte Suprema Federal (22 de noviembre de 1873). Sentencia. *Diario Oficial*, pp. 1110-1111.

- Del Valle Ramón, A. (abril de 1995). Dos hechos modernos en la Barranquilla 1920-1922. *Huellas* (43), 34-40.
- Dirks, N., Eley, G. & Ortner, S. (1994). Introduction. En N. Dirks, G. Eley & S. Ortner, *Culture/power/history: a Reader in contemporary social theory*. Princeton: Princeton University Press.
- Divall, C. & Bond, W. (Edits.) (2003). *Suburbanising the Masses: Public Transport and Urban Development in Historical Perspective*. United Kingdom: Ashgate Publishing Ltd.
- Duquino Rojas, L. G. (2010). Tránsito de la sociedad rural agrícola a la sociedad urbana industrial en Bogotá durante las primeras décadas del siglo xx. *Perspectiva Geográfica*, 15, 61-84.
- Ebrey, J. (2015). Half-Holiday Excursions and Rambling Clubs. How Did Leisure Shape the Mobilities of the Early Twentieth Century? En C. Kopper & M. Moraglio, *The Organization of Transport. A history of Users, Industry and Public Policy*. New York, USA: Routledge.
- Esguerra, N. (27 de marzo al 3 de abril de 1876). Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento. *Diario Oficial*, pp. 3839-3860.
- Esquivel, R. (1996). Sociedad y transporte urbano en Bogotá, 1865-1950. *Memoria y Sociedad*, 1(2), 19-37.
- Esquivel, R. (1997). Economía y transporte urbano en Bogotá, 1884-1930. *Memoria y Sociedad*, 2(4), 39-61.
- Ferrocarril de Sabanilla (2 de febrero de 1869). *Diario Oficial*, p. 148.
- Fischer, T. (marzo de 2002). El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera. *Monografías de Administración* (Serie Historia del Desarrollo Empresarial)(60). Bogotá: Universidad de los Andes.

- Fischer, T. (2003). Empresas de navegación en el río Magdalena: dominación extranjera y lucha por el monopolio. En C. D. (comp.), *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX* (Vol. 2, pp. 991-1020). Bogotá: Editorial Norma y Ediciones Uniandes.
- Foyer, F. R. *Ferrocarril de Bolívar: tarifa*, Barranquilla: Imprenta Americana, 1871.
- García Ochoa, E. (Dir.) (2012). *El tranvía a vapor en Barranquilla* [película]. Recuperado el 9 de junio de 2017, de [<https://www.youtube.com/watch?v=LtAkM5leMsc>].
- Garnica Berrocal, R. y Valencia Vargas, K. (2016). Transformaciones urbanas de Barranquilla (Colombia) en el contexto de la urbanización, 1920-1940. En J. E. Elías y R. Román, *Cultura, ciudades y economía en el Caribe: una mirada al litoral* (II Conferencia Internacional de la Asociación Colombiana de Estudios del Caribe (pp. 34-50). Barranquilla: ACOLEC.
- Hartwig, R. E. (1983). *Roads to reason: transportation, administration, and rationality in Colombia*. Pittsburgh: Pittsburgh University Press.
- Henao, J. M. y Arrubla, G. (1984). *Complemento a la Historia Extensa de Colombia: Historia de Colombia* (Vol. 2). Bogotá: Plaza y Janés y Academia Colombiana de Historia.
- Hoenigsberg, J. (1870). *El privilegio del Ferrocarril de Bolívar obrepticamente reclamado por los señores Jeneral Ramón Santodomingo Vila i Ramón B. Jimeno con el apoyo del señor Nicolás Jimeno Collante*. Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas.
- Hoenigsberg, J. (1871). *Ferrocarril de Bolívar: contra-réplica de Julio Hoenigsberg al doctor Carlos N. Rodríguez patrono de los primitivos concesionarios del privilegio*. Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas.

- Hoenigsberg, Wessels & Cía. (21 de marzo de 1871). Ferrocarril de Bolívar (circular de la Agencia). *Diario Oficial*, p. 274.
- Hoenigsberg, Wessels & Cía. (23 de agosto de 1873). Cuenta de la empresa del ferrocarril de Bolívar, correspondiente al primer semestre de 1872. *Diario Oficial*, p. 797.
- Horna, H. (July de 1973). Francisco Javier Cisneros: a pioneer in transportation and economic development in Latin America, 1857-1898. *The Americas*, 30(1), 54-82.
- Horna, H. y Bretos, M. (octubre de 1972). Transporte fluvial en el bajo magdalena, 1888. *Revista de la Universidad Nacional*, 11, 111-121.
- Jaramillo, R. L. y Meisel, A. (2010). Más allá de la retórica de la reacción, análisis económico de la desamortización. En A. Meisel y M. T. Ramírez, *Economía Colombiana del siglo XIX* (pp. 283-330). Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica.
- Jaramillo, S. y Parias, A. (1995). *Vida, pasión y muerte del tranvía en Bogotá*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Jimeno, R. B. (1871). *Refutación de un folleto publicado en Barranquilla, por el señor Julio Hoenigsberg en noviembre de 1870*. Bogotá: Foción Mantilla, Editor.
- Jimeno, R. B. (27 de marzo de 1875). Faro de Sabanilla. *Diario Oficial*, p. 2663.
- Jimeno, R. B. (1884). *Contestación al folleto del apoderado de la Compañía de ferrocarril y el Telégrafo de Bolívar*. Bogotá: Imprenta de la Luz.
- Leidenberger, G. (2011). *La historia viaja en tranvía: el transporte público y la cultura política de la ciudad de México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.

- Lloyd Norte-Jermánico (22 de agosto de 1873). Compañía de Vapores de Bremen (Aviso). *Diario Oficial*, p. 796.
- Martínez, A. y Mirás, J. (2015). The Conquest of Urban Mobility. The Spanish case, 1843-2012. En C. Kooper y M. Moraglio, *The Organization of Transport. A History of Users, Industry, and Public Policy* (pp. 135-154). New York, USA: Routledge.
- Mayor Mora, A. (1999). *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Bogotá: Banco de la República y El Áncora Editores.
- McKay, J. P. (1976). *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*. Princeton, New Jersey, USA: Princeton University Press.
- Meisel, A. (mayo-agosto de 1987). ¿Por qué se dispó el dinamismo industrial de Barranquilla? *Lecturas de Economía*(23), 57-84.
- Meisel, A. y Posada Carbo, E. (1988). Bancos y banqueros de Barranquilla, 1873-1925. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 25(17), 95-112.
- Meisel, A. y Posada Carbo, E. (1994). Los bancos de la costa Caribe (1873-1928). En F. Sánchez, *Ensayos de historia monetaria y bancaria de Colombia* (pp. 229-265). Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- Meisel, A., Ramírez, M. T. y Jaramillo, J. (2016). Too late but profitable: railroads in Colombia during 1920-1950. *Economic History Research*, 12(3), 165-180. doi: 10.1016/j.ihc.2015.07.009
- Mirás Araújo, J. (septiembre de 2005). The Spanish tramway as a vehicle of urban shaping: La Coruña, 1903-1962. *Journal of Transport History*, 26(7), 20-37.

- Montezuma, R. (Ed.) (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades*. Bogotá: Veeduría Distrital, INJAVIU y *El Tiempo*.
- Montezuma, R. (2008). *La ciudad del tranvía, 1880-1920*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario.
- Morrison, A. (2 de junio de 2013). The Trams of Barranquilla Colombia. Recuperado el 9 de junio de 2017, de [<http://www.tramz.com/co/ba/ba.html>].
- Nichols, T. (1973). *Tres puertos de Colombia: estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Banco Popular.
- Nichols, T. (1988). El surgimiento de Barranquilla. En G. Bell, *El Caribe colombiano: selección de textos históricos* (pp. 199-215). Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- Nieto, C. E. (enero-junio de 2011). El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país. *Apuntes*, 24(1), 62-75.
- Núñez, A. (27 de enero de 1874). Traslación de la Aduana de Sabanilla a Barranquilla. *Diario Oficial*, pp. 1329-1330.
- Ocampo, J. A. (1998). *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*. Bogotá: Tercer Mundo, Colciencias y Fedesarrollo.
- Ojeda Zabala, N. I. (diciembre de 2007). El ferrocarril y la estructura lineal, Bogotá, 1899-1938. *Revista de Arquitectura*(9).
- Ortega, A. (1923). *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico* (Vol. 2). Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia.
- Ortega, A. (1932). *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país (1920-1930)*. Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia.

- Palacio, J. M. (3 de enero de 1871). Inauguración del Ferrocarril de Barranquilla a Sabanilla. *Diario Oficial*, p. 6.
- Palacios, M. (1983). *El café en Colombia (1850-1970): una historia económica, social y política* (2.^a ed.). Bogotá: El Colegio de México-El Áncora.
- Peña, M. H. (5 de agosto de 1874). Los ferrocarriles de Colombia. *Diario Oficial*, p. 1964.
- Pérez, E. (julio de 1998). Los ferrocarriles y el desarrollo regional y urbano de Colombia. *Bitácora Urbano Regional*, 1(2), 8-19.
- Pérez, G. (2007). *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. Colombia: Ediciones Cisnecolor.
- Pineda Salazar, M. J. (2005). Cogitaciones de un reportero de 1920. Del tranvía de vapor al tranvía de mulas. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 42(70), 2-27.
- Pires, H. F. (2012). *Imagens e Historia na Internet: Os Bondes, Patrimônio Brasileiro. Globalización, Innovación y Construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa. 1890-1930*. Barcelona.
- Posada Carbó, E. (1987). *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Bogotá: Fondo Editorial CEREC.
- Posada Carbó, E. (1997). El puerto de Barranquilla: entre el auge exportador y el aislamiento, 1850-1950. *Caravelle*, 69(1), 119-132.
- Poveda, G. (2002). El primer ferrocarril de Colombia. *Dyna*, 69(137), 61-73.
- Poveda, G. (2010). *Carrileras y locomotoras*. Medellín: Fondo Editorial Universidad Eafit.

- Price, J. W. (1886). *Segundo alegato de la "Compañía del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar" presentado ante la Corte Suprema Nacional sobre el pleito entre el señor Ramón B. Jimeno y el Gobierno de Colombia*. Bogotá: Imprenta de Silvestre y Compañía.
- Procuraduría General de la Nación (23 de julio de 1873). Ministerio público: Visita del Procurador Jeneral de la Nación. *Diario Oficial*, pp. 690-92.
- Ramírez, M. T. (2006). Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia (1900-1950). En Á. Pachón y M. T. Ramírez, *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo xx* (pp. 5-224). Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica.
- Ramírez, M. T. (2007). Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía colombiana. En J. Robinson y M. Urrutia, *Economía colombiana del siglo xx: un análisis cuantitativo* (pp. 383-457). Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica.
- Revista Semana* y Universidad Nacional (2010). El puerto sobre el Caribe, 200 años de identidad (1810-2010). *Revista Semana*, 20-21.
- Rodríguez, M. y Restrepo, J. (1988). Los empresarios extranjeros en Barranquilla (1820-1900). En G. Bell, *El Caribe colombiano: selección de textos históricos* (pp. 139-182).
- Samper, M. (1880?). *Escritos*. Bogotá: Minerva.
- Schmucki, B. (marzo de 2002). On the trams: women, men and urban public transport in Germany. *Journal of Transport History*, 23(1), 60-72.
- Schmucki, B. (junio de 2010). Fashion and technological change: tramways in Germany after 1945. *Journal of Transport History*, 31(2), 1-24.

- Shepherd, W. (20 de abril de 1869). Ferrocarril entre Barranquilla y Sabanilla. *Diario Oficial*, p. 430.
- Siefken, M. (1871). *El Concejo de Barranquilla contra la Empresa del Ferrocarril*. Barranquilla: Imprenta de los Andes.
- Sosa, J. B. (1911). Compendio de Historia de Panamá. Recuperado el 31 de mayo de 2011, de Biblioteca Virtual del Banco de la República: [<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/hispa/indice.htm>].
- Tennet, K. (2013). Management and competitive advantage in the public transport industry: York Corporation Tramways (1909-1934). BAM 2013 Conference Proceedings, (pp. 1-28). London. Recuperado el 21 de abril de 2014, de [<http://www.bam.ac.uk/>].
- Torres, G. (1909). *Memoria relativa al retracto sobre el Ferrocarril de Bolívar*. Bogotá: Imprenta de la Luz.
- Viloria, J. (marzo de 2000). *Banco de la República en Barranquilla, 1923-1951*. Cuadernos de Historia Económica, 1-87.
- Wessels, M. (1872a). *Ferrocarril de Bolívar*. Bogotá: Imprenta de Mantilla.
- Wessels, M. (1872b). Nueva demanda contra la Compañía del ferrocarril de Bolívar. Bogotá: Imprenta de Echeverría Hermanos.
- West Virginia. (14 de enero de 1891). *Acts of the Legislature. Incorporation of the "Barranquilla Tramway Company" by Francisco J. Cisneros and others*, 796-797. Charleston, West Virginia, United States.
- Yidi Daccarett, E. (2013). La colonia alemana barranquillera. Primeras décadas de siglo xx. *Memorias* (19), 1-10.

Índice onomástico

A

Aduana de Barranquilla, 61, 62, 69, 75, 86, 88,
A. J. Senior & Cía, 82
A. Wolff & Cía., 82
Aepli, Eberbach & Co., 82, 84, 85
Alemania, 82, 84
Amagá, 21
Ambalema, 21
América Latina, 20, 23, 27, 129
“Annie”, barco, 55
Antioquia, 16, 17, 21, 32, 64, 128
Antioquia, Ferrocarril de, 22, 63
“Antioquia”, locomotora, 54, 56, 62
Argentina, 20, 23, 24, 27, 29, 30, 129
Atlántico, 89, 90, 91, 124, 125
August Strunz, 84

B

Banco Alemán Antioqueño, 91
Banco Americano, 77, 86
Banco Comercial de Barranquilla, 91, 76, 119
Banco de Barranquilla, 75, 76, 77, 91
Banco de Crédito Mercantil, 91

Banco de la República, 91
 Banco del Atlántico, 91
 Banco Dugand, 91
 Banco López, 91
 Banco Márquez, 83, 86
 Banco Mercantil Americano, 91
 Banco Nacional, 19, 65, 75
 Barranquilla, 15, 21, 30, 31, 33, 36, 37, 40, 41, 43, 44, 46, 47, 48,
 51, 52, 54, 55, 57, 61, 62, 66, 68, 70, 71, 72, 73, 74, 76,
 77, 79, 81, 82, 84, 85, 86, 88, 89, 92, 96, 97, 101, 103, 105,
 106, 107, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 123, 127, 128,
 Barranquilla Railway & Pier, Co. Ltd., 66, 67, 68, 92, 93, 94, 113
 Beltrán, 97
 Beyer Peacock, 46
 Bocas de Ceniza, 41, 51, 55, 56, 58, 59, 60, 72, 81, 103, 104, 105,
 106, 107, 108,
 Bogotá, 21, 64, 84, 97, 112, 113,
 Bolívar, 15, 16, 17, 31, 32, 34, 41, 43, 48, 62, 63, 73, 83, 84, 113,
 128
 Bolívar Grande, 15, 16, 31, 34, 124
 Bolivar Railway Co. & Ltd., 43
 “Bolívar”, locomotora, 46, 54, 56, 62
 Bolivia, 24, 27, 28, 129
 Boyacá, 16, 17, 32, 128
 Brandon, Percy, 42, 43,
 Brasil, 20, 23, 24, 27, 29, 30, 112, 129
 Bremen, 44, 45, 84
 Bucaramanga, 84
 Buenaventura, 95, 96, 106, 108

C

Caja de Propietarios, 64
 Caldas, 95, 96
 Camacho & Vengoechea, 56
 Camacho Roldán, Salvador, 18, 20, 21, 22, 44
 Campo Serrano, José María, 53
 Campoalegre, 62

- Canadá, 27, 29
Canal de la Piña, 72
Canal del Dique, 39, 42
Canal de Panamá, 95
Caribe, mar, 15, 17, 21, 30, 32, 34, 36, 37, 39, 46, 69, 71, 79, 96,
108, 109, 123
Cartagena, 17, 21, 31, 36, 37, 39, 40, 70, 71, 72, 73, 81, 89, 95,
104, 123, 127
Castillo y Rada, José María, 70
Castro, Diego de, 62, 64
Cauca, 16, 17, 32, 128
Cervecería Águila, 90
Cervecería Barranquilla S.A., 90
Cherburgo, 84
Cisneros, Francisco J., 35, 55, 59, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 87,
88, 89, 113, 114
Colombia, 16, 18, 23, 24, 27, 28, 29, 30, 35, 36, 42, 51, 53, 67,
68, 71, 72, 82, 84, 88, 93, 112, 124, 129
Colón, 36, 54, 84
Comercial Bank of Spanish America Ltd., 91
Compañía Americana, 71
Compañía Colombiana de Transportes, 68, 71
Compañía del Ferrocarril de Barranquilla y Sabanilla, 43
Compañía del Ferrocarril de Bolívar, 42
Compañía del Ferrocarril de Bolívar y Sabanilla, 42
Compañía Unida de Navegación, 71
Compañía Unida de Vapores, 53
Confederación Granadina, 17,
Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales
(CAFN), 26, 27, 28, 107
Cortés, Guillermo, 92
Costa Rica, 24, 27, 28, 129
Cuba, 24, 75, 76, 129
Cúcuta, 21, 36, 95
Cundinamarca, 16, 17, 32, 128
Cupino, Puerto, 67, 68
Curazao, 82, 85

Ch

Chile, 20, 23, 24, 27, 28, 29, 30, 112, 129

D

De la Hoz Hermanos, 82

Dougherty, John B., 114

E

Eberhard, G., 61

Ecuador, 23, 27, 28, 129

El Salvador, 23, 129

Elbers, Juan Bernardo, 19

Empresa de Autobuses de Barranquilla, 120

Empresa Simmonds, 71, 84

Esguerra, Manuel, 88

España, 27, 29

Espinal, 21

Estación Barranquilla, 48, 97

Estación Buenavista, 97

Estación Camacho, 97

Estación La Playa, 97

Estación Montoya, 48, 49, 52, 53, 97, 116, 117, 118,

Estación Rincón, 97

Estación Salgar, 48, 54, 97

Estación Terminal, 97

Estados Unidos, 25, 27, 29, 82, 85, 91, 100, 111, 114,

F

Fábrica de Gaseosas El Rosario, 90

Fábrica de Licores del Atlántico, 90

Fábrica de Tejidos Obregón, 90

Fábrica Nacional de Fósforos, 90

Facatativá, 64, 97

“Feldmarsall Moltke”, barco, 84

Fergusson & Noguera, 66, 82, 85
Ferrocarril de Bolívar, 15, 16, 31, 33, 34, 36, 39, 40, 47, 48, 49, 53,
60, 61, 64, 65, 81, 82, 87, 92, 98, 99, 101, 102, 113, 123,
124, 125
Ferrocarril de Girardot, 21, 63, 64
Ferrocarril del Pacífico, 21, 95, 108
Flohr & Price, 84

G

Gaitán Obeso, Ricardo, 41
Gales, país de, 20
“General Nariño”, barco, 55, 57, 63
Girardot, 21, 97
Gran Bretaña, 84
Greenback, Henry, 43, 44
Guatemala, 23, 27, 28, 129
Guerra de 1885, 19, 64, 65, 86
Guerra de 1895, 19

H

H & T Syndicate, 93, 94
Haití, 23, 129
Hamburg American Line, 84, 103
Harrison, 84
Heilbron, David, 83
Hoenigsberg, Julio, 35, 42, 46, 47, 50, 53, 84
Hoenigsberg, Wessels & Cía., 35, 44, 45, 50, 84
Holguín, Carlos, 59
Holguín, Jorge, 59
Hollman & Merkel, 82, 84
Honduras, 24, 129
Howell, G. D., 58, 59

J

J. Xiques & Cía., 83

“General Padilla”, barco, 57, 63
“General Werder”, barco, 84
Jimeno Collante, Nicolás, 42
Jimeno, Ramón B., 41, 42, 43
José Helm & Cía., 82, 84
“José María Córdova”, barco, 56, 63
Joy, Roberto Augusto, 71, 72

K

“Kerr Stuart”, locomotora, 67
Koppel & Schrader, 84
Koppel, Frank A., 95
Koppel, Salomon, 52, 53, 60

L

La Dorada, 21, 69, 97
La Manta, 42
Lloyd Norte Germánico, 84
Londres, 42, 43, 45, 65, 66, 87, 100
López Pumarejo, Alfonso, 26, 55
López, José Hilario, 16

M

Magdalena, 16, 17, 32, 84, 128
“Magdalena”, locomotora, 54, 56, 62
Magdalena, río, 19, 21, 30, 39, 40, 46, 53, 55, 61, 64, 68,
70, 71, 72, 96, 103, 104, 109
Manotas, Francisco, 93
Marmato, 42
Márquez, banco, 83, 86
Márquez, Esteban, 41, 76, 78, 82, 83, 86
Márquez, Manuel María, 82, 83, 86
Martín, Francisco, 70
Medellín, 112, 113
Meier, C. G., 45

Meier, H. H., 45
México, 20, 23, 24, 27, 29, 30, 112, 129
Mier, Joaquín A. de, 78, 83
Mil Días, Guerra de los, 19, 72, 76, 86, 89
“Minister Room”, barco, 84
Ministerio de Hacienda, 51, 64, 65
Ministerio de Obras Públicas, 23, 92, 105, 106, 107
Mompox, 17
Moreno, Daniel, 82
Morro Hermoso, 52
Mosquera, Tomás Cipriano de, 16, 40
Müller, Siefken & Co., 50, 82, 84

N

National City Bank, 91
Nelly, W. F., 41
Nicaragua, 23, 129
Nisperal, bahía de, 51,
Nisperal, estación, 54
Nueva York, 53, 56, 89, 112, 114,
Núñez, Rafael, 18, 19, 35, 41, 59

O

“Oberon”, barco, 55, 56
Olaya Herrera, Enrique, 25, 106
Ospina, Pedro Nel, 25

P

Palacio, Francisco J., 53
Palacio, Joaquín María, 44
Palacios, Francisco, 57
Panamá, 15, 16, 17, 24, 25, 32, 36, 41, 71, 73, 91, 128, 129
Paraguay, 23, 27, 28, 129
Pardo & Dovale, 83, 85
Parra, Aquileo, 18

Paúl, Felipe, 53, 54
Pereira, 95
Pérez Manosalva, Santiago, 41
Perú, 20, 23, 27, 28, 129
Puerto Belillo, 55, 56, 60, 62, 63, 67, 93
Puerto Colombia, 66, 68, 79, 85, 86, 88, 93, 94
Puerto Cupino, 67, 68
Puerto de Barranquilla, 71
Puerto de Sabanilla, 41, 56, 70
Puerto Nacional, 47
Puerto Salgar, 44, 47, 51, 52, 55, 62
Puerto Villamizar, 36
Puerto Wilches, 21
Pulecio, Gerardo, 93

R

Radicalismo, 34, 75
Raymond Concrete Pyle y Winston Brothers, 106
Regeneración, 19, 33, 41, 83, 91
Reino Unido, 27, 29
República Dominicana, 23, 129
Restrepo, Emiliano, 93
Reyes, Rafael, 23, 89, 124
Rionegro, Constitución de, 17
Rivas, Luis G., 61, 62, 65
Royal Bank of Canada, 91
Royal Mail, 84

S

Sabanalarga, 88, 119
Sabanilla, 17, 36, 40, 41, 42, 43, 48, 51, 70, 72, 73, 74, 84, 127
Sabanilla, bahía de, 40, 51, 52, 53, 55
Salgar, Eustorgio, 18, 51
Samper, Miguel, 19
San Estanislao, 89

San Thomas, 84
Sanders, Tomas Makinson, 93
Santa Ana, minas de, 42
Santa Marta, 21, 31, 36, 37, 39, 40, 70, 71, 72, 73, 81, 95, 104,
123
Santander, 17, 21, 32, 84, 128
“Santander”, locomotora, 54, 56, 63
“Santander”, vapor, 46
Santiago de Chile, 112
Santodomingo, Mario, 90
Santodomingo Vila, Ramón, 41, 43, 46
Shepherd, Walter, 35, 43, 44
Siefken, Mauricio, 35, 46, 47
Sociedad de Agricultores Colombianos, 18
Southampton, 84
Stacy, F., 85
Steamship Co., 85
Supía, 42

T

The Colombian Oil and Gas Company of Canada, 90
Tolima, 17, 32, 128
Torres, Guillermo, 92, 93, 94
Trujillo, Julián, 56

U

Ulen & Co., 104, 105, 106, 107, 108, 109
Uribe Hoyos, Germán, 25
Uribe, Carlos, 62, 63, 64
Uruguay, 24, 27, 28, 129
Usiacurí, 88, 89

V

Venezuela, 23, 27, 28, 129
Vengoechea, Pedro, 56, 83

W

Watjen, C. H., 45

Watjen, D. H., 45

Webb, Brainerd, 42

Wessels, Martin, 35, 47, 50

Western Andes Mining Co., Ltd., 42

TÍTULOS DE LA COLECCIÓN CAMINOS DE HIERRO

1. Ferrocarriles y tranvías en Antioquia (2.^a ed.)

2. *The Panama Railroad Company*
o cómo Colombia perdió una nación

3. Trenes y puertos en Colombia:
el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)

4. Café y ferrocarriles en Colombia:
los trenes santandereanos (1869-1990)

5. De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico
y la conexión interoceánica (1872-2012)

6. Transporte y desarrollo
urbano en Colombia: los tranvías de Bogotá y Medellín (2.^a ed.)

Colegio de Estudios Superiores de Administración CESA
Este libro se terminó de imprimir en julio de 2018,
en Bogotá, D. C.

Se compuso en caracteres Adobe Caslon Pro de 12 pts.
Y se imprimió sobre papel alternative book, de 60 gr.