
EL FERROCARRIL DE BOLÍVAR Y LA CONSOLIDACIÓN DEL PUERTO DE BARRANQUILLA (1865-1941)

*Juan Santiago Correa R.**

En Colombia no fue fácil cumplir la tarea de conectar las regiones productoras de bienes exportables con el resto del mundo. En la mayoría de los casos la conexión con los puertos marítimos exigió construir una carretera o una vía férrea hasta un río navegable y, además, regularizar la navegación a vapor con una carga de retorno que asegurara la rentabilidad de las inversiones. En general, la mayoría de las vías férreas conectaron a estas regiones con el río Magdalena, la vía de comunicación por excelencia con el mar Caribe.

Paradójicamente, los dos principales puertos en el Caribe hasta el siglo XVIII, Cartagena y Santa Marta, tenían graves problemas para el comercio. El primero tuvo un papel protagónico durante la Colonia porque las condiciones naturales de la bahía eran ideales para la defensa militar; no obstante, la sedimentación del Canal del Dique hizo prácticamente imposible la navegación hasta el siglo XX. Por su parte, Santa Marta tenía una bahía con aguas más profundas, con dificultades para la defensa y una conexión con el río Magdalena a través de canales y ciénagas que limitaban la navegación.

A comienzos del siglo XIX, Barranquilla era un pequeño puerto fluvial prácticamente sin acceso al mar por los bancos de arena de Bocas de Ceniza que dificultaban la navegación. Durante el periodo colonial su papel se vio opacado por el de los puertos de Cartagena y Santa Marta, pero a finales del siglo XIX se había convertido en el

* Economista y doctor en Sociología Jurídica e Instituciones Políticas de la Universidad Externado de Colombia, Magíster en Historia de la Pontificia Universidad Javeriana. Director de Investigación en el Colegio de Estudios Superiores de Administración, Bogotá, Colombia, [juansc@cesa.edu.co]. Este escrito hace parte de una investigación más amplia sobre la construcción de ferrocarriles en Colombia entre 1850 y 1880. Fecha de recepción: 4 de febrero de 2012, fecha de modificación: 10 de abril de 2012, fecha de aceptación: 26 de abril de 2012.

principal puerto colombiano y la ciudad era en un centro industrial y comercial dinámico, con una población pujante en la que se destacarían empresarios e inversionistas alemanes, franceses, ingleses y, más tarde, sirios y libaneses. Esta transformación no habría sido posible sin la apertura del puerto satélite en la bahía de Sabanilla y sin la línea férrea que lo comunicó con Barranquilla, la cual le permitió cumplir las funciones de puerto marítimo y fluvial y desempeñar una función estratégica en el comercio exterior del país.

Además, la ocupación militar de Cartagena entre 1815 y 1820 indujo al gobierno a autorizar el uso de Sabanilla como puerto de exportación, aunque no tuviera buenas vías de comunicación con Barranquilla. Sin embargo, en 1821 los influyentes cartageneros José María del Castillo y Rada y Francisco Martín lograron la aprobación de un decreto que cerró el puerto al comercio exterior, y luego, en 1838, comerciantes de Santa Marta hicieron un hábil cabildeo en el Congreso para cerrar el puerto de Sabanilla a la exportación hasta 1842 (Rodríguez y Restrepo, 1988, 144). Estas medidas iniciaron una larga pugna con los dos puertos tradicionales para convertirse en la puerta de entrada del comercio internacional. Ante las presiones políticas de Cartagena y Santa Marta, solo en 1849 se vino a autorizar el comercio de importación y, con este se inició el despegue definitivo de la ciudad (Nichols, 1988, 202).

Entre 1843 y 1851 la población barranquillera pasó de 11.510 a 12.265 habitantes, mientras que Cartagena y Santa Marta pasaron de 20.257 y 11.393 a 18.567 y 5.774 habitantes, respectivamente, en ese mismo periodo; lo que sugiere una recomposición de la población caribeña en favor del centro más dinámico (ibíd., 204-205). Esto fue acompañado de una nueva fase de la navegación fluvial en el Magdalena, cuando en 1856 Roberto Augusto Joy consolidó su posición como empresario naviero al reunir bajo su propiedad a la Compañía Americana, a la Empresa Simmonds y a otra compañía más pequeña de la que era dueño en la Compañía Unida de Navegación en Barranquilla. Esta empresa tenía 5 vapores que operaron regularmente hasta su venta a la Compañía Colombiana de Transportes en la década de 1890 (Rodríguez y Restrepo, 1988, 152-153).

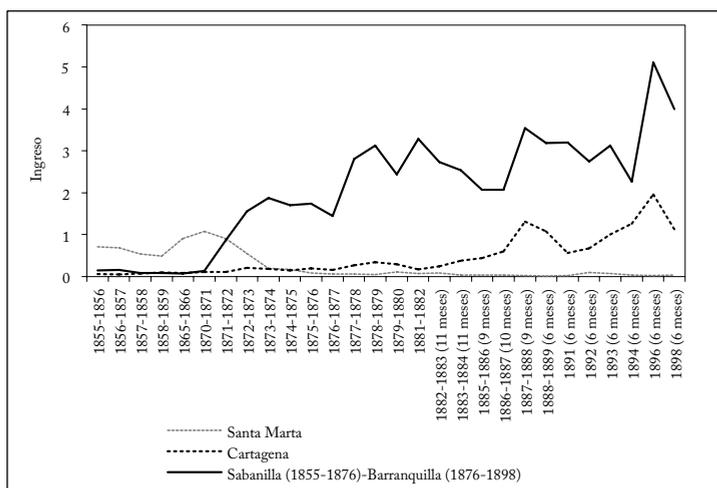
Entre 1865 y 1866 se exportaron 4.154 toneladas de tabaco a través de Sabanilla frente a 546 a través de Cartagena y Santa Marta, aunque seguía siendo un caserío pequeño con una escuela y sin iglesias (Posada, 1987, 18). Pero sin buena comunicación entre Barranquilla y el puerto marítimo cercano no era posible que la ciudad se consolidara como centro comercial e industrial. En este contexto, las primeras

discusiones sobre la necesidad de construir un ferrocarril en la zona, a finales de la década de 1860, mostraron que una alternativa viable era la adecuación del Canal de la Piña o de Bocas de Cenizas, la cual se concretó en 1869. Esto dio inicio a la construcción del segundo ferrocarril colombiano, cuya primera etapa culminaría en 1871 y su ampliación final en 1888.

Una vez culminada la primera etapa, los efectos del ferrocarril sobre el comercio se hicieron sentir rápidamente, como indica la comparación de los ingresos de aduanas de Sabanilla, Cartagena y Santa Marta. La gráfica 1 no solo muestra una pérdida importante de ingresos en las aduanas de Cartagena y Santa Marta, sino un aumento más que proporcional en la aduana de Sabanilla, debido indudablemente a la operación del ferrocarril entre el puerto marítimo y el fluvial de Barranquilla.

Gráfica 1

Ingresos de las aduanas de Sabanilla, Cartagena y Santa Marta, 1855-1898 (Millones de pesos)



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

No solo se observa un traslado de la carga de comercio exterior hacia este puerto, también se aprecia un crecimiento global de los ingresos, en cuyas fluctuaciones inciden las oscilaciones del comercio mundial y los momentos más claros de conflicto en el país. También se observa un claro descenso de la carga que pasaba por Santa Marta, cuya comunicación con el río Magdalena y el interior del país era la más deficiente. En vísperas de la Guerra de los Mil Días, la aduana de

Barranquilla tenía ingresos 3,5 veces superiores a los de Cartagena y más de 100 veces mayores que los de Santa Marta.

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 \$392.655 y un volumen de exportaciones superior, 8.420.040 kilogramos por un valor de \$2.378.854. En 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 añil¹. Estas cifras correspondían a los bienes de exportación más importantes del país en el siglo XIX.

Los efectos del aumento del comercio exterior son palpables en la última década del siglo XIX, cuando Barranquilla ya contaba con una cervecera, 2 herrerías, 5 ladrilleras, 2 librerías, 2 billares, 2 fábricas de velas, una trilladora de café, 9 carpinterías, 8 droguerías, una fundición, una fábrica de hielo, 3 peleterías, 3 curtiembres, 3 tabaquerías, 5 fábricas de hamacas, 3 bancos, 5 hoteles, un hospital, 3 periódicos, 10 escuelas privadas y públicas, un acueducto nuevo, un servicio de tranvías de 12 coches y 42 mulas. Además, se reflejan en el proceso de renovación urbana que reemplazó rápidamente a las viejas chozas de bareque por edificios de mampostería y, más significativo, en que la ciudad tenía el puerto más importante del país gracias a la doble función de puerto fluvial y marítimo que le daba el ferrocarril (Nichols, 1988, 214-215; Rodríguez y Restrepo, 1988, 173).

En el proyecto del ferrocarril participaron ante todo empresarios extranjeros que supieron aprovechar las circunstancias políticas del país, y políticos que militaron en uno u otro partido político –o en ambos, dependiendo del momento– que, igual que los empresarios extranjeros, aprovecharon la debilidad del gobierno en su provecho. Aunque dicho ferrocarril fue fundamental para el comercio exterior colombiano y para consolidar el desarrollo de Barranquilla, es uno de los menos estudiados.

El presente artículo muestra que esta vía férrea no solo fue un medio para regularizar el comercio exterior del país que se realizaba a través del mar Caribe, sino que modificó el balance de poder político y económico de la región porque desplazó a los puertos tradicionales de Cartagena y Santa Marta, y llevó a la primacía de Barranquilla a finales del siglo XIX y comienzos del XX. El escrito se divide en tres partes. En la primera se examina la construcción y la

¹ Archivo General de la Nación, AGN, Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Informe de la Aduana de Sabanilla, año fiscal 69-70, 1870*, tomo I, f. 57r y 60r.

puesta en marcha del ferrocarril, la participación de figuras locales y su interacción con los inversionistas extranjeros que participaron en el proceso que consolidó a Barranquilla como puerto fluvial y marítimo gracias al ferrocarril. En la segunda se analizan el impacto de la vía férrea en la consolidación económica y política de Barranquilla y las razones por las cuales se volvió innecesaria en los años treinta y comienzos de los cuarenta. En la tercera, se presentan algunas consideraciones finales.

DE PUERTO FLUVIAL A PUERTO MARÍTIMO: LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE BOLÍVAR

A mediados de la década de 1860 era evidente la necesidad de conectar a Barranquilla con un puerto marítimo más eficiente sin los problemas de navegabilidad que presentaba Bocas de Ceniza. 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 la ciudad con el puerto de Sabanilla mediante una vía férrea. Al amparo de esa norma, el 23 de agosto el Estado firmó un contrato con el general Ramón Santodomingo Vila y Ramón B. Jimeno para construir la obra con un privilegio de explotación de 50 años, con una posible prórroga de 25 años (Torres, 1909, 16; Palacio, 1871, 6).

La élite cartagenera, reacia a perder su menguada posición en el comercio internacional, ejerció las presiones necesarias para que la Corte Suprema de Justicia suspendiera dicha ley. Esto obligó a un nuevo esfuerzo jurídico para dar nueva vida a la Ley del 4 de mayo que junto a un fallido contrato con W. F. Nelly para construir un ferrocarril paralelo al Canal del Dique llevó a firmar un nuevo contrato en febrero de 1868 con los mismos beneficiarios (Pérez, 2007, 359).

Los términos de este contrato prefiguraron algunos aspectos del tipo de concesiones que se firmarían en los años siguientes. Estipuló que la duración de la concesión sería de 50 años, la cual se podría extender 25 años más, y que se establecería un servicio de telégrafo eléctrico a lo largo de la línea férrea; dio un plazo de un año a partir de la firma para reunir el capital y hacer los preparativos necesarios para empezar la obra, que se debía terminar en 5 años; adjudicó los terrenos para construir la línea y la infraestructura necesaria para operar, y cedió 20.000 hectáreas de tierras baldías como incentivo a los inversionistas (Ortega, 1923, 297-298).

A cambio de estas prebendas, los concesionarios se comprometían a transportar sin costo las valijas y encomiendas de tropas e inmigrantes, a transportar la carga oficial por la mitad de la tarifa normal y a pagar al Tesoro \$6.000 anuales desde que concluyera la obra hasta el final de la concesión. Ninguno de los dos inversionistas tenía el capital necesario para construir la obra, pero utilizaron su influencia política para lucrarse del contrato y vender los derechos, a través de su apoderado Julio Hoenigsberg, a Brainerd Webb, quien fundó en Londres la Compañía del Ferrocarril de Bolívar y Sabanilla (Hoenigsberg, 1871, 21).

Además, el 9 de noviembre de 1867 el gobierno nacional aprobó un contrato firmado por el Secretario de Hacienda y Fomento con Percy Brandon (Brandon, 1874, 1289) –apoderado de los socios de la Compañía del Ferrocarril de Bolívar y Sabanilla– para construir un camino entre Barranquilla y Sabanilla, que se haría efectivo si se verificaba que los concesionarios originales, Ramón B. Jimeno y Ramón Santodomingo Vila, habían cedido los derechos a Brainerd Webb (Torres, 1909, 16).

El contrato con Brandon fue aprobado, con algunos cambios, por la Ley 24 del 25 de mayo de 1868, y se formalizó el 28 de octubre, cuando Jimeno y Santodomingo traspasaron los derechos a la Compañía del Ferrocarril de Barranquilla y Sabanilla (ibíd.). Esta sería una práctica común en la contratación de ferrocarriles: en la negociación intervenían políticos y comerciantes hábiles que usaba su influencia para obtener los contratos, y luego los vendían a inversionistas nacionales o extranjeros con grandes beneficios.

El 5 de enero de 1869 los socios ingleses informaron al gobierno nacional que habían creado la Bolivar Railway Co. & Ltd., con domicilio en Londres, y daban por recibidos los derechos de los concesionarios originales; que nombraban a Henry Greenback como superintendente e ingeniero en jefe y a Walter Shephard como secretario de la compañía. Y, además, que ya habían despachado los primeros rieles y los materiales necesarios para iniciar la construcción (Shephard, 1869, 430).

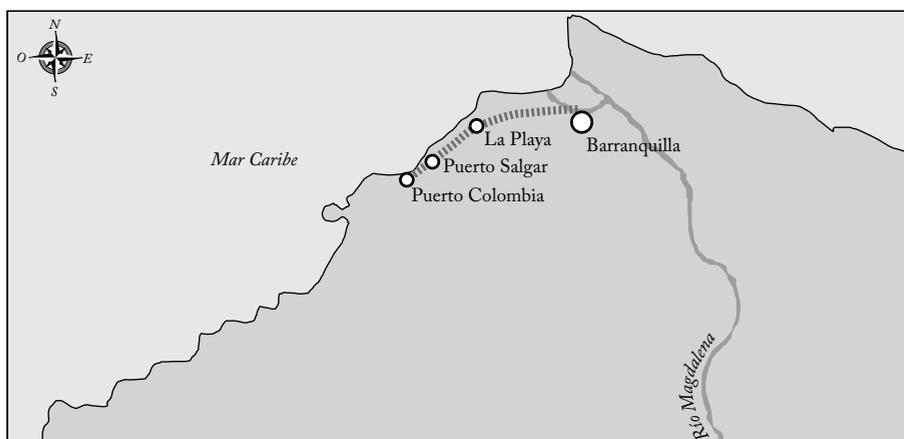
El contrato firmado con el gobierno nacional otorgó beneficios adicionales; entre ellos, garantizó a la compañía un interés anual, durante 25 años, del 7% sobre el capital que no superara los \$600.000 y se invirtiera efectivamente en la obra, con la condición de que el pago se suspendería si la operación generaba los intereses garantizados durante 3 años consecutivos. Mientras la garantía estuviese vigente, el

gobierno tenía derecho a ejercer la inspección del ferrocarril mediante un interventor (Ortega, 1923, 298-299).

La compañía podría construir los muelles y diques que juzgara necesarios para la operación marítima; el plazo para comenzar la construcción se extendió a 2 años luego de la firma del contrato, aunque el plazo para la construcción se mantuvo en 5 años; se eximió de pago de impuestos a los materiales que se importaran para las obras y a todas las contribuciones que hicieran a la Nación. La compañía logró que el derecho de propiedad a perpetuidad se extendiera a 50.000 hectáreas de tierras baldías, a cambio del transporte gratuito de los correos y cargamentos del gobierno, de las tropas, de los empleados en comisión y de los inmigrantes. Una vez terminado el Ferrocarril, se garantizaría un rendimiento del 3,5% anual sobre el capital (ibíd.).

Salvador Camacho Roldán llamó la atención sobre la estructura del contrato, que combinaba las operaciones de carga y descarga en el puerto con la operación de la línea férrea y el despacho de la aduana. No era fácil examinar las cuentas de ingresos y gastos operativos para identificar los rubros que eran responsables de los resultados, pues las dos primeras operaciones correspondían a la actividad propia de la empresa privada, y la última era responsabilidad del gobierno (Camacho, 1976, 99). Estas críticas tuvieron poco eco.

Mapa 1
Ferrocarril de Bolívar



Fuente: Poveda (2010, 98), elaboración propia.

Esta compañía tampoco consiguió el capital necesario y subcontrató la construcción con la compañía alemana Hoenigsberg, Wessells &

Cía., de Bremen, que tenía representación en Barranquilla (Palacio, 1871; Hoenigsberg, 1870, 9-10). El 28 de enero de 1869 llegaron, en medio del optimismo general, los ingenieros Shephard y Greenback, y los trabajos comenzaron el 2 de febrero con la esperanza de que, con el ferrocarril, Barranquilla se convirtiera en “dueña absoluta del comercio” (*Diario Oficial*, 1869, 148). El 3 de diciembre de 1870, Joaquín María Palacio, administrador de la Aduana, recorrió cuatro veces el trayecto completo y rindió un informe positivo de los trabajos y del tendido de los rieles hasta Puerto Salgar (Palacio, 1871, 6).

En el mismo tono de optimismo, el 29 de diciembre de 1870, el *Diario de Cundinamarca* se refirió así al proyecto:

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 sólo se escapan aullidos, serán cubiertos de tabaco, algodón, añil, café, y tantos otros productos con que cuenta este suelo privilegiado.

En 1871, la empresa hizo una inversión inicial para comprar 2 locomotoras, por \$30.000 oro; 2 vagones de primera clase, por \$5.000 oro; dos de segunda clase, por \$2.000 oro, y 38 vagones de carga, por \$30.400 oro. El tendido de 14 millas de telégrafo costó \$5.040 oro². La línea férrea se conectó con el río Magdalena, a través del cual se transportaban mercancías 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, y los vapores viajaban tres veces al mes entre Puerto Nacional (cerca a Gamarra sobre el río Magdalena) y Barranquilla (AGN. Hoyer, C., “Aviso”, 1 de agosto de 1871, tomo I., f. 86v).

El costo total del trayecto Barranquilla-Puerto Salgar (cerca de 23 kilómetros) fue de \$606.573,40, aunque la garantía del gobierno solo se pagó sobre los \$600.000 pactados en el contrato de concesión³.

Desde 1873, la empresa generó los recursos suficientes para cubrir los gastos de operación sin necesitar el pago de los intereses garantizados por la Nación; ya en el segundo semestre de ese año los ingresos fueron de \$55.821,68, en su mayor parte (\$50.755,20) por fletes de importación y exportación, \$3.755,40 por pasajes y una pequeña parte por equipajes, telégrafos, etc. (Abello, 1874, 1375). Luego de su entrega, el ferrocarril se llamó Ferrocarril de Bolívar; el ancho de ruta era de un metro, cada riel pesaba 41 libras, la pendiente

² AGN. *Informe del Inspector Oficial del Ferrocarril*, 1 de mayo de 1871, tomo I, f. 41 r.

³ AGN. *Informe del Inspector Oficial del Ferrocarril*, 31 de mayo de 1871, tomo I, f. 54v, r.

máxima era del 1% y el radio mínimo de las curvas era de 109 metros. La estación terminal en Barranquilla se llamó Estación Montoya en honor al empresario antioqueño, pionero en la navegación a vapor, Francisco Montoya (Poveda, 2002, 64).

Puesto que no existía la infraestructura adecuada ni la profundidad suficiente, inicialmente se tuvo que recurrir a trasbordadores para la operación de trasbordo entre los buques y el tren; por ello, a finales de 1870 se fijó una tarifa de \$5 para el trayecto entre el desembarco del vapor y Barranquilla, y de \$3 entre el vapor y la estación Salgar, si se utilizaba un trasbordador de la compañía. Y de \$1 para pasajeros de primera clase entre Barranquilla y Sabanilla o Salgar, aunque si compraban tiquete de ida y vuelta con un regreso de máximo 3 días era de \$1,50; y de ¢60 y \$1, respectivamente, para pasajeros de segunda clase en los mismos trayectos. El flete del equipaje era de ¢1 por kilo, pero los tiquetes de \$5 podían llevar hasta 50 kilos sin pago adicional (Foyer, 1871, 1-4).

Con estas tarifas, los ingresos del primer semestre de 1872 fueron de \$36.075,25, en su mayor parte por fletes y pasajeros: \$32.553,75 y \$2.994,35 (1.800 pasajeros) respectivamente. El volumen de mercancías fue de 19.185 “cargas”⁴ de importación y 41.986 de exportación⁵. Los demás ingresos provenían del cobro del servicio de telégrafo y de arrendamientos (Hoenigsberg, Wessels & Cía., 1873, 797). Esta tendencia se repitió en los demás ferrocarriles, que desde muy temprano fueron trenes de carga más que de pasajeros. El 1 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 entraban como socios de Müller, Siefken & Co., que se haría cargo de los negocios de la compañía anterior⁶.

El problema de la línea hasta Puerto Salgar⁷ era que este punto de la bahía no ofrecía buenas condiciones para la operación marítima; por ello, la Ley 89 del 30 de mayo de 1873⁸ decidió prolongar la ruta hasta la bahía de Nisperal, donde se debía construir un muelle que albergara buques de mayor calado, y garantizó el 7% de interés anual durante 25 años sobre \$400.000. Esta ley fue modificada por la Ley

⁴ Esta medida corresponde a la capacidad de carga de una mula, que se estimaba en 120 kilogramos.

⁵ AGN. *Informe Oficial del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar*, 25 de agosto de 1872, tomo I, f. 151v.

⁶ AGN. Hoenigsberg, J. y M. Wessels. *Comunicado al Secretario de Hacienda y Fomento*, 1 de julio de 1873, tomo I, f. 321v.

⁷ Sabanilla pasó a llamarse Puerto Salgar en honor al presidente Eustorgio Salgar.

⁸ Esta ley dio el marco general de construcción y fomento de vías férreas en Colombia.

110 de ese mismo año, que facultó al gobierno nacional para comprar el Ferrocarril hasta por \$600.000 y obtener un empréstito al 7% anual para pagarlo, y luego dar en arriendo la operación de la ruta (Ortega, 1923, 301; Torres, 1909, 17). Esta última ley incluyó \$300.000 en el valor del empréstito para prolongar la línea, construir un muelle de hierro y 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. No obstante, el Ministerio de Hacienda y Fomento consideró que estas obras no se debían ejecutar y que, en cambio, se debía hacer el dragado de Bocas de Ceniza para hacer navegable el trayecto fluvial hasta Barranquilla y que los buques fondearan allí. Así, la ejecución de la ampliación se pospuso (Ortega, 1923, 301-302).

Entre 1873 y 1875 surgieron diferencias entre la compañía y el gobierno porque los contratos anteriores no habían dejado en claro cómo se debían presentar las cuentas. En particular, la empresa cargaba los altos costos de operación de los remolcadores y bongos, de modo que siempre tenía déficit y merecía el pago de la garantía.

El contrato aclaratorio, que se firmó el 15 de diciembre de 1875 en uso de la facultad otorgada por la Ley 47 de ese mismo año, estipuló que se debía solicitar al gobierno la autorización para cualquier aumento de tarifas, ratificó el pago de la garantía sobre \$600.000 y determinó que en la inspección de cuentas los gastos de explotación serían equivalentes al 65% del producto líquido de la compañía. Además, se firmaron dos contratos adicionales: el primero sobre la venta del ferrocarril y el telégrafo, y el segundo sobre el arrendamiento o compra de los 2 remolcadores y 9 bongos de la compañía que operaban en la bahía de Sabanilla (ibíd.). Con reservas, el Congreso consideró que el primer contrato se ajustaba a la Ley 110 de 1873, pero reprobó el segundo. Los contratos se firmaron el 16 de diciembre de 1875, entre el gobierno y Salomón Koppel como apoderado de la firma. Los \$600.000 se pagarían en cuotas semestrales de \$50.000 a partir de enero de 1878.

La Nación quedó a cargo de la administración de la compañía a partir del 1º de enero de 1876, al amparo de los decretos 169 y 617 de 1875, y las aduanas de Puerto Salgar se trasladaron a la Estación Montoya en Barranquilla para ejercer mayor control sobre las mercancías que llegaban a través del río y de las importaciones que transportaba el ferrocarril (Esguerra, 1876, 3838). Esta fue la primera experiencia de administración directa de una línea férrea por el gobierno colombiano.

En diciembre de 1877 se registraron ingresos anuales acumulados de \$3.632,05 oro por fletes de importación y de \$5.946,05 oro por fletes de exportación, los que junto a otros ingresos sumaron \$9.911,40 oro. Los principales productos de exportación que se movilizaron a través del Ferrocarril desde Barranquilla hasta la bahía de Salgar fueron tabaco, café, quina, tagua y cueros. Las operaciones de la compañía produjeron un superávit de \$1.283,95 oro⁹, un resultado que se repitió mientras la compañía mantuvo el monopolio de la conexión entre el río Magdalena y el puerto marítimo.

En 1879, la Ley 17 autorizó la construcción por administración de dos muelles sobre el río Magdalena, la ampliación de la línea férrea y las obras necesarias para ponerlos en servicio, por un valor total de \$100.000. La navegación en Bocas de Ceniza se había vuelto peligrosa y se ordenó el traslado de uno de los remolcadores para asistir a los buques que llegaban a Barranquilla. No obstante, las dificultades de operación llevaron a abandonar la navegación hasta que se emprendió su canalización durante el primer gobierno de Alfonso López Pumarejo en la década de 1930.

La necesidad de abaratar los costos de operación por el uso de remolcadores llevó a firmar un contrato el 1º de octubre de 1879 con Francisco J. Cisneros para prolongar la línea hasta Puerto Belillo¹⁰ (a 4 km de Puerto Salgar) o un punto mejor de la bahía de Sabanilla que permitiera fondear buques de 1.000 a 1.500 toneladas y evitar el trasbordo de las mercancías. El estudio de Cisneros costó \$2.000 y el presupuesto para la obra fue de \$242.803 (Poveda, 2002, 62).

El gobierno ordenó otro estudio al general Julián Trujillo para examinar las alternativas y hacer una recomendación. El informe, que se presentó el 24 de agosto de 1880, recomendó la prolongación hasta Puerto Belillo, porque calculó que tenía condiciones para recibir 25 buques simultáneamente, y constató la deplorable situación de Bocas de Ceniza para la navegación. No emitió ningún concepto sobre el trazado pero propuso que se creara una comisión de ingenieros para estudiar las alternativas y el costo respectivo¹¹. Siguiendo la recomendación, el Congreso autorizó al Ejecutivo, por la Ley 78 de 1880, a

⁹ AGN. *Informe del Administrador del Ferrocarril de Bolívar*, 7 de enero de 1878, tomo 2, f. 6v y 10v.

¹⁰ Puerto Belillo es un pomposo nombre para lo que en este momento era un pequeñísimo caserío de pescadores.

¹¹ A mediados de 1880 la compañía solo tenía 2 de sus 4 locomotoras en buen estado: la *Santander* y la *Antioquia*. Las otras 2, la *Magdalena* y la *Bolívar*, chocaron entre sí a finales de 1879 y aún no se habían reparado totalmente (AGN. *Oficio del Administrador del Ferrocarril*, 19 de julio de 1880, tomo 3, f. 45v).

realizar la obra, mediante administración por contrato, hasta Puerto Belillo (Ortega, 1923, 306).

El contrato para prolongar la vía, que se demoró hasta el 28 de diciembre de 1881 y se negoció con G. D. Howell, incluía la construcción de un muelle de 180 metros de longitud y un viaducto de 720 metros que debían concluirse en 3 años. Su valor total, \$600.000, se pagaría en bonos con un 7% de interés anual que se amortizarían en 25 años con el producto del ferrocarril. Además, una de sus cláusulas obligaba al contratista a construir un ramal y las instalaciones necesarias con recursos propios si se solucionaba el problema de Bocas de Ceniza. Por el derecho de muelle el contratista cobraría \$5 por tonelada de carga durante 25 años, desde la puesta en servicio (Ortega, 1923, 307).

Extrañamente, a pesar de haber adelantado la negociación con Howell, el gobierno decidió llevar el contrato a licitación pública y lo concedió a Jorge Holguín, quien ofreció construir las obras por \$598.900. El Congreso aprobó el contrato por medio de la Ley 45 de 1882. Jorge Holguín era hermano del presidente Carlos Holguín y amigo íntimo de Núñez, y ambos eran partidarios irrestrictos de la Regeneración (ibíd.).

De acuerdo con Cisneros, las limitaciones para la navegación a través de Bocas de Ceniza se agravaron en la primera mitad de la década de 1880; entre 1877 y 1883 recibió 106 buques de vapor con 86.024 toneladas, en 1884 no recibió ninguno y solo uno en 1885. A finales de siglo se había suspendido prácticamente la navegación por este lugar y apenas el 25% de los veleros que se atrevían a navegar lo lograban con éxito (Cisneros, 1896, 6-7).

El 1.º de enero de 1880 se venció el plazo del pago de la compra del ferrocarril, el telégrafo, los remolcadores y bongos. La negociación original, por \$600.000 más los intereses, parecía ajustada a los valores de la empresa; pero al verificar las cuentas el gobierno constató que en la construcción apenas se habían invertido \$250.000 (Pérez, 2007, 361). Es indudable que esto reportó ganancias fraudulentas a los constructores, que cobraron \$26.372,76 por kilómetro de ferrocarril construido (cerca de 23 kilómetros), cuando apenas había costado \$10.869,56.

Esta situación dio lugar a una renegociación desventajosa con Salomón Koppel, que se oficializó el 24 de enero de 1882 y estableció nuevos plazos para pagar la deuda acumulada que tenía el gobierno con la compañía, la cual fue ratificada por la Ley 82 de 1882 con dos modificaciones importantes: una reducción del fondo de amortiza-

ción a 5 puntos de los derechos de importación de las aduanas de la República y una reducción de los intereses al 6% anual desde el 1° de enero de 1883 (Ortega, 1923, 303 y 308).

En vista de los resultados de la empresa y considerando que podía ser mejor administrada por concesionarios privados, el gobierno recomendó arrendar el ferrocarril y abandonar el sistema mixto de vapores con la prolongación de la vía férrea hasta Puerto Belillo (ibíd.). El contrato de arrendamiento se adjudicó a Luis G. Rivas el 1° de junio de 1883, con la obligación de pagar \$30.650 anuales y el 6% de los ingresos brutos de la empresa, y de proporcionar los trabajadores necesarios para la operación de carga y descarga en la Aduana de Barranquilla; como era ya habitual, el arrendatario transportaría en forma gratuita a los miembros de la fuerza pública, los empleados nacionales en funciones y las mercancías del gobierno. El periodo del arrendamiento llegaría hasta el momento en que se pusiera en servicio la prolongación de la línea, sin superar los 9 años (ibíd., 309).

El Secretario de Hacienda, que solicitó al Congreso la aprobación del contrato de arrendamiento, señaló que una empresa administrada por el gobierno era un “verdadero cáncer” para el Tesoro. No deja de ser llamativo que el Secretario de Hacienda tuviera tan mala opinión de la capacidad administrativa del gobierno y de sus funcionarios.

El Congreso conceptuó que, aunque el Sr. Rivas “no era de sus simpatías”, el contrato se ajustaba a las normas y no requería autorización adicional; la celebración definitiva del contrato se realizó el 8 de octubre de 1883, pero el Senado limitó la duración máxima de 9 a 5 años (ibíd.).

Meses después, el 5 de julio de 1884, se firmó un nuevo contrato para vender el 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. El negocio no incluyó las propiedades que usaba la Aduana de Barranquilla ni las que usaba el gobierno en Campoalegre y Puerto Salgar, y el valor de la venta se fijó en \$600.000, con la obligación de ampliar la vía hasta Puerto Belillo y construir el muelle y las dependencias necesarias para la operación en este lugar (Torres, 1909, 19). Mientras se perfeccionaba la compra, el 1° de octubre de 1884 se subrogó el contrato de arriendo con Rivas en favor de Carlos Uribe, Francisco J. Cisneros y Diego de Castro, junto con sus obligaciones con el Estado de Bolívar¹².

¹² AGN, Sección República, Fondo Ferrocarriles. Rivas, L. G. *Oficio relacionado con el subarriendo de la Compañía a los señores Carlos Uribe, Francisco J. Cisneros y Diego de Castro*, 1 de octubre de 1884, tomo 5, ff. 142v-142r.

Uribe se comprometió a tener en operación cinco trenes diarios entre las estaciones terminales, reducir las tarifas a una tercera parte, prolongar la vía hasta Puerto Belillo en 18 meses desde la entrega de la empresa y construir un muelle de hierro en un plazo de dos años. También construiría las bodegas que el gobierno recompraría con los ingresos generados por el muelle. La recompra se haría 20 años después de poner en servicio la prolongación hasta Puerto Belillo, por el valor que determinarían los peritos. Si se hacía efectiva 30 años después se descontaría el 20% del valor del avalúo, y a los 40 años el 40%. El concesionario se comprometió a operar el puerto y el gobierno a mantenerlo abierto al comercio exterior (Ortega, 1923, 313-314).

Carlos Uribe y Francisco Cisneros llevaban años trabajando juntos (Correa, 2010) y desde 1884 eran socios, con Diego de Castro, de la Caja de Propietarios, empresa que se formó para cubrir el crédito de la prolongación del Ferrocarril de Girardot. No es improbable que la operación del Ferrocarril de Bolívar fuera una hábil jugada de Cisneros para no figurar en la negociación sino hasta el 6 de octubre de 1885, cuando Uribe le traspasó la propiedad¹³. El compromiso de Cisneros consistía en pagar la fianza hipotecaria de \$100.000 una vez se normalizara el orden público. Con este nuevo negocio, Cisneros esperaba superar las dificultades ocasionadas por su retiro del Ferrocarril de Antioquia y los problemas de su empresa de navegación en el río Magdalena (Torres, 1909, 20).

En 1885, Cisneros y el gobierno firmaron un contrato que liquidó sus deudas y rescindió sus contratos anteriores de construcción de ferrocarriles. Cisneros conservó el valor total del Ferrocarril de Bolívar y de los intereses de la primera anualidad, quedando pendiente un fallo arbitral por el saldo de las cuentas entre las partes. Así, pagó parte del Ferrocarril de Bolívar con los \$420.000 de la libranza del Tesoro Nacional que el gobierno antioqueño le entregó por la rescisión del contrato y la cancelación de la deuda pendiente de \$350.000 (Ortega, 1923, 315).

En 1886 se dio buen término a las aclaraciones contractuales entre Cisneros y el gobierno para dar inicio al contrato. En mayo de 1887 Cisneros traspasó la empresa a la compañía inglesa The Barranquilla Railway & Pier Co. Ltd., de la cual poseía una parte del capital y era representante legal (Torres, 1909, 22). El negocio fue aprobado por el

¹³ Hay evidencia de que el Ferrocarril se entregó a Cisneros & Cía. el 1 de noviembre de 1884, aunque la operación solo se perfeccionó meses más tarde (AGN, Sección República, Fondo Ferrocarriles. *Oficio del Administrador del Ferrocarril relacionado con la entrega a la Compañía compradora Cisneros & Cía.*, 1 de noviembre de 1884, tomo 5, ff. 192v-193v).

Ministerio de Hacienda el mes siguiente, siempre que el apoderado (Cisneros) aceptara las condiciones aprobadas por la Ley 49 de 1884.

La compañía compradora se comprometió a concluir la prolongación de la línea y la construcción del muelle, y a realizar los trabajos de mantenimiento necesarios; debido a los costos y a la necesidad de ponerlo en funcionamiento, el muelle se construyó provisionalmente en madera, y junto con la prolongación de la línea se entregó el 13 de junio de 1887 (Mayor, 1999, 64). Pero, como era de esperar, se deterioró rápidamente por la acción del mar.

Debido a la vecindad al mar, parte de la carrilera fue destruida en tres ocasiones por el oleaje. Esto obligó a redefinir su trazado y a ubicar el muelle en Puerto Cupino, a unos 3 kilómetros de Puerto Belillo, que ofrecía la posibilidad de fondear barcos de 2.000 toneladas. La línea, las bodegas, los 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, que en su momento fue el tercer puerto más profundo del mundo (Horna, 1973, 70).

Más tarde Cisneros amplió los talleres de la Compañía Colombiana de Transportes, situados junto a los del Ferrocarril, que hoy se consideran pioneros en el desarrollo de la metalmecánica en el país. Así mismo, en 1890 Cisneros terminó la construcción de un sistema de tranvías en Barranquilla, que era modelo de eficiencia (Poveda, 2002, 65; Rodríguez y Restrepo, 1988, 156). Por estas obras y otras actividades, en un homenaje que se le rindió en 1893 se lo llamó, con el tono de la época: “Regenerador de Barranquilla”. La élite local lo acogió como un magnate del transporte, y fue muy apreciado por sus “finos modales” (Mayor, 1999, 65).

Gracias a la prolongación de la vía y al muelle provisional, Barranquilla contó con lo que en esa época era una eficiente comunicación con el mar Caribe y con el comercio mundial. Como se verá en la siguiente sección, esto indujo una intensa actividad económica que se reflejó en el fortalecimiento de la élite económica regional –con gran participación de inmigrantes– que desempeñó un papel protagónico en los años siguientes.

LA CONSOLIDACIÓN DE BARRANQUILLA

Con la ampliación de la vía férrea y la construcción del muelle, el número de vapores que llegaba al puerto pasó de 12 mensuales entre 1874 y 1876 a 21 entre 1881 y 1882. En la ciudad hubo entonces un rápido crecimiento de la población inmigrante proveniente de Europa (Holanda, Inglaterra, Alemania, Italia), Estados Unidos y América

Latina, que se reflejó en un visible aumento de la inversión extranjera, en sus inicios sobre todo en compañías de comercio y de transporte. En 1883 se habían fundado al menos tres bancos: el Banco Americano, el de Barranquilla y el Márquez. En el comercio, y en especial en la empresa del Ferrocarril, había recelo hacia la sucursal del Banco Nacional, porque era obligatorio recibir sus billetes sin descuento. Esto generaba pérdidas a la compañía que prefería aceptar los billetes de otros bancos de la ciudad¹⁴.

La presencia de comerciantes extranjeros radicados en Barranquilla se refleja en los representantes de las empresas extranjeras. Entre 1834 y 1906, el comercio transoceánico con Alemania fue controlado por la compañía alemana Hamburg American Line, representada en Barranquilla por la casa alemana Aepli, Eberbach & Co. entre 1872 y 1896 y luego por la firma germano-holandesa Flohr & Price. Su principal competidora era Lloyd Norte Germánico, representada en Barranquilla por las casas alemanas Hoenigsberg, Wessells y Compañía y Müller, Siefken y Compañía; en Bogotá y Bucaramanga estaba representada por Koppel & Schrader (Rodríguez y Restrepo, 1988, 156).

El comercio con Gran Bretaña era atendido por la Royal Mail, cuyo representante en Barranquilla era el alemán August Strunz; la empresa Harrison era representada en Colombia por la sociedad colombo-británica Fergusson y Noguera, y más tarde por la compañía colombo-holandesa —con sede en Curazao— Pardo y Dovale y por el ciudadano inglés F. Stacy. El comercio con Estados Unidos se realizó desde 1890 a través de la Steamship Co., representada por Aepli, Eberbach & Co. (ibíd.).

A finales de la década de 1880 era claro el predominio de los inmigrantes extranjeros en el comercio barranquillero, en particular de origen alemán, estadounidense, inglés y holandés, que cooptaron actividades que iban desde el gran comercio transoceánico hasta el comercio minorista. Esto haría de la Barranquilla de finales del siglo XIX una sociedad cosmopolita abierta a la influencia internacional.

A pesar del dinamismo del comercio y de las reglamentaciones expedidas en 1889 y 1892 sobre la operación del ferrocarril, las tarifas, el manejo de la carga y de la Aduana en Barranquilla, el servicio era deficiente debido al escaso material rodante de la compañía, al mal mantenimiento de los rieles y los durmientes y a la deficiente infraestructura. Los comerciantes y agentes de las compañías de trans-

¹⁴ AGN. *Oficio relacionado con el tráfico de los billetes del Banco Nacional*, 9 de marzo de 1883, tomo 4, ff. 780v-782v.

porte se quejaban continuamente por esta situación que, sumada al inestable manejo monetario desde la guerra de 1885 y al aumento de las tarifas para recuperar ingresos, afectaron seriamente el comercio (Ortega, 1923, 318).

Debido a la presión de los comerciantes, Cisneros tuvo que firmar un nuevo contrato con el gobierno que redujo en un tercio las tarifas de pasajeros y equipajes desde el 1º de enero de 1893, aunque autorizó un aumento del 18% sobre las tarifas de importación siempre que la compañía asumiera los costos de manejo de la carga y bodegaje. También autorizó que los precios oscilaran según el precio de las letras sobre Londres, con máximo dos cambios al año o variaciones súbitas que superaran el 15% por más de un mes (ibíd., 319).

Una vez firmado, se anularon las multas impuestas a la compañía y se la autorizó para exigir el pago anticipado del servicio de transporte. El 15 de junio de 1893 se puso en servicio el muelle de acero y concreto de Puerto Colombia con 4.000 pies de longitud y 50 de ancho, aunque la Aduana en Barranquilla mantuvo su 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 Cisneros (Poveda, 2002, 66).

Después de la mejora del muelle y de los demás cambios, en 1896 ya había entre 20 y 30 casas comerciales en Barranquilla y su puerto canalizaba un 60% del comercio exterior colombiano. Este desarrollo llevó a proponer la ampliación de la vía férrea hasta Sabanalarga o Usiacurí. Con ese fin, el 28 de octubre de 1897 se firmó un contrato que otorgaba una subvención de \$8.000 por kilómetro, un privilegio de explotación de 50 años y 220 hectáreas de tierras baldías por kilómetro construido, con las condiciones habituales de la Ley 104 de 1892.

Debido a los reclamos de la compañía al gobierno por los costos del transporte gratuito del correo y de los empleados oficiales, se definió que todo empleado oficial debía pagar el 50% de la tarifa, siempre que el número de funcionarios que usaran el ferrocarril no fuera mayor de 20 diarios, manteniendo vigentes las demás condiciones. Además, Cisneros firmó un contrato con el Ministro de Hacienda, Manuel Esguerra, mediante el cual la compañía logró rebajar por 5 años los aranceles del carbón importado a partir de enero de 1897, siempre que lo vendiera al gobierno al costo y no se destinara a otro uso (Torres, 1909, 25)¹⁵.

El 25 de abril de 1898 se firmó un convenio adicional para prolongar la línea hasta San Estanislao y empalmarla con el Ferrocarril de

¹⁵ En 1902 la rebaja se prorrogó por 5 años más.

Cartagena, con una subvención de \$10.000 por kilómetro construido desde Usiacurí. El Congreso consideró que este acuerdo no se ajustaba a la Ley 104 de 1892, lo que, junto con la salida de Cisneros del país en 1898 y su muerte al poco tiempo, puso fin a este proyecto (Ortega, 1923, 322; Mayor, 1999, 64-65)¹⁶.

Debido al envejecimiento del equipo rodante, el gobierno firmó un nuevo contrato, aprobado por la Ley 40 de 1898, que devolvía a la empresa los pagos realizados por la importación de material y equipos desde mayo de 1896 y dejó exentas durante 10 años las que se compraran para remplazar el material rodante. A pesar de ese incentivo, en 1911 no había cumplido dicha obligación (Ortega, 1923, 64-65; Torres, 1909, 26).

En los difíciles años que siguieron a la Guerra de los Mil Días la ciudad siguió desempeñando con dificultades un papel importante en el comercio exterior. En 1903 era el puerto de salida del 67% del café que se embarcaba a Nueva York, se exportaba una cantidad importante de pieles (más de 283.000 unidades) y se seguía exportando quina, tabaco y dividivi, a pesar de que la bonanza exportadora de estos artículos ya había culminado (Posada, 1987, 25).

Debido a los problemas monetarios ocasionados por la guerra, el gobierno departamental y la compañía renegociaron —el 18 de marzo de 1905¹⁷— el pago mensual establecido en el contrato de 1868 a un pago de \$200 oro. El 11 de agosto se firmó un contrato con el administrador de la Aduana para ampliar las bodegas, los patios de la Aduana y el Ferrocarril, para lo cual la empresa traspasó un terreno vecino a los patios, que valía \$19.634,40. Además, se negociaron otros terrenos que permitieron llevar a cabo las ampliaciones necesarias, en términos similares, para lo cual se hicieron pagos que en 1911 llegaron a \$3.000 oro por los edificios y \$16.217,81 oro por los terrenos y los intereses (Ortega, 1923, 323-324).

Entre 1906 y 1908 se desarrolló un difícil pleito que entabló Guillermo Cortés, a cuyo juicio el plazo de recompra aprobado por la Ley 49 de 1884 vencía en julio de 1906 y, por ello, elevó una demanda por lo que presumía era un bien oculto de la Nación. Luego de revisar los argumentos de Torres, el Ministerio de Obras Públicas y Fomento terminó, en julio de 1906, un estudio que concluía que el Ferrocarril

¹⁶ En 1961 se lograría la interconexión ferroviaria del Caribe con el interior del país y con la red del Pacífico, que solo duraría una década. Pero esa red no se conectó con el Ferrocarril de Bolívar, que ya había desaparecido, sino con el puerto de Santa Marta.

¹⁷ En 1905 Rafael Reyes creó el Departamento del Atlántico escindiéndolo del de Bolívar.

y el muelle eran de propiedad perpetua 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 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 vencía el 13 de junio de 1907, avisando a la compañía con 6 meses de anterioridad, de modo que no era un bien oculto de la Nación en 1906. La discrepancia con Torres sobre la fecha de recompra provenía de la interpretación del contrato, pues mientras que este sostenía que la fecha que se debía tener en cuenta era la de terminación de la ampliación de la vía hasta Puerto Belillo, el gobierno y la compañía inglesa sostenían que el plazo para ejercer el derecho de redención empezaba en el momento de abrir la obra al público. La compañía nombró a sus representantes en Colombia para iniciar un proceso contra estas pretensiones y preservar su derecho a seguir siendo propietaria de la obra.

Extrañamente, el gobierno consideró que Torres podía tener razón y firmó un contrato con él sobre la denuncia de bienes ocultos. 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 compañía inglesa. Además, el 21 de agosto de 1907 se firmó un contrato entre el Ministro de Obras Públicas, Francisco Manotas, y Tomas Makinson Sanders, representante de The H & T Syndicate Limited (Torres, 1909, 44-45).

Este sindicato inglés esperaba que una vez el gobierno ejerciera el derecho de recompra, anunciado en julio de ese año, le otorgaría una nueva concesión sobre el ferrocarril y el muelle, con todas las obras y dependencias, renunciando a los futuros plazos de redención. El valor que The H & T Syndicate pagaría inicialmente al gobierno no podía superar las £135.000, y una vez se formalizara el traspaso de la propiedad, emitiría £300.000 en bonos hipotecarios al 6% anual para pagar la suma invertida por los inversionistas del Sindicato hasta £180.000; el saldo correspondería al gobierno. Conforme al artículo 15 del contrato, si el gobierno no ejercía el derecho de recompra, debía pagar £1.000 al Sindicato como indemnización (ibíd., 22-46 y 62).

La Corte Suprema de Justicia dio su fallo el 15 de diciembre de 1908 en favor de The Barranquilla Railway & Pier Co. Ltd., lo que dejó sin efectos las negociaciones entre el gobierno y Torres. Una vez subsanado el asunto, la compañía propuso modificar las condiciones del contrato y ofreció ampliar el muelle, construir estaciones adicionales y otras obras a cambio de la renuncia al derecho de recompra y

la extensión del privilegio a 99 años. Las bases del contrato se pactaron entre el Ministerio de Obras Públicas y la empresa en marzo de 1912, y después de ser aprobado por la Asamblea Departamental y la gobernación, se envió al Congreso en julio, pero no cursó los debates necesarios y el proyecto fue archivado (Ortega, 1923, 328; Carbonell, 1908, 7).

En 1913, el gobierno negoció un nuevo contrato para ampliar el muelle y adecuar la bahía, para lo cual se transfirió el pago de ¢5 por tonelada que había aprobado 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 1912. Las obras comenzaron el 20 de marzo de 1914, y tres días después se firmó un contrato adicional con Frank A. Koppel para remover 30.000 yardas cúbicas de arena de la bahía por cuenta de la empresa, si el gobierno no ejercía la segunda opción de compra en 1923, en cuyo caso el gobierno pagaría una suma no mayor de £5.000 y £4.000 adicionales por la draga a vapor, las herramientas y los enseres (Ortega, 1923, 329-330).

Entre 1916 y 1923 Barranquilla se convirtió en el principal puerto de exportación de café del país, en términos de volumen, aunque como se observa en el cuadro 1, Buenaventura mostró un mayor ritmo de crecimiento que el puerto caribeño, en gran parte debido a la apertura del Canal de Panamá y a la reorientación del comercio hacia el Pacífico.

Cuadro 1
Exportaciones de café, 1916-1926
(Miles de kilogramos)

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
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

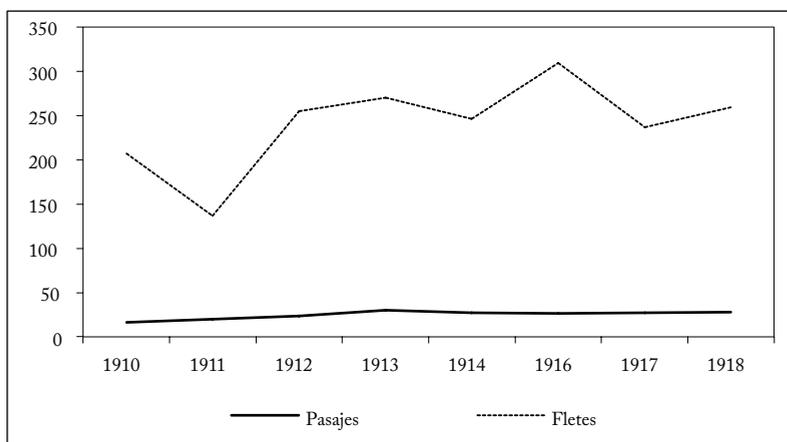
Fuente: Posada (1987, 56).

En 1923, la empresa ya había construido una nueva estación en Barranquilla, por un valor de \$50.020; una nueva bodega y un edificio para empleados en Puerto Colombia, por \$3.578; tenía dos nuevas locomotoras, 9 carros de carga y uno de pasajeros de primera clase,

por \$52.558; había añadido 100 metros más al muelle, por \$36.563; había remplazado los rieles de 41 libras por yarda por rieles de 60 libras que permitían mayor tráfico, y había gastado \$36.563 en los trabajos de remoción de rocas y dragado (Ortega, 1923, 329-330). En ese momento, el material rodante estaba integrado por 15 locomotoras, 15 carros de pasajeros con capacidad de 563 personas y 209 vagones de carga con capacidad potencial de 1.861 toneladas. En la ruta había 8 estaciones situadas en Barranquilla (Estación Montoya), Camacho, La Playa (kilómetro 10), Buenavista, Rincón, Salgar (kilómetro 23), Puerto Colombia (kilómetro 28) y la Terminal en el muelle (kilómetro 28 $\frac{3}{4}$) (Poveda, 2010, 66).

Gráfica 2

Ingresos por carga y pasajeros del Ferrocarril de Bolívar, 1910-1918
(Miles de pesos)



Fuente: Ortega (1923, 332); elaboración propia.

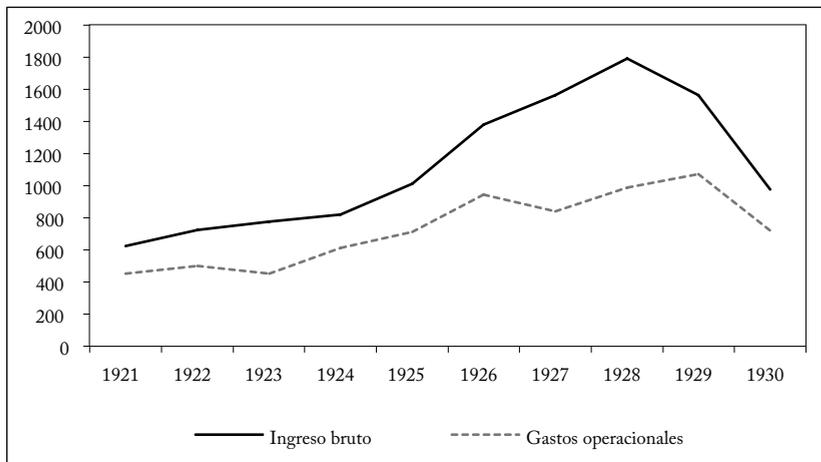
En 1923, la tarifa por kilómetro para pasajeros de primera clase era de ¢0,26 y para segunda clase de ¢0,16, de ¢18 por tonelada de importación y de ¢0,84 por tonelada de exportación. Y seguían vigentes muchas de las exenciones establecidas desde el siglo XIX para la carga y los pasajeros oficiales. El capital de la compañía estaba compuesto por £200.000 en acciones pagadas, de £10 cada una, y £100.000 en bonos hipotecarios al 6%.

Si se consideran los ingresos por fletes y pasajeros entre 1910 y 1918, es claro que el ferrocarril se especializó en el transporte de carga. Los ingresos de la compañía por el transporte de carga son considerablemente mayores que los de los pasajeros, lo cual concuerda con la gran diferencia entre el material rodante para uno y otro.

Para atender el crecimiento del comercio exterior a comienzos de la década de 1920, el Congreso aprobó un nuevo contrato para comprar material rodante mediante la Ley 51 de 1924, que autorizó a la compañía a comprar equipo por un valor de £45.000. Este valor se incluiría con un descuento del 40% si se hacía efectivo el derecho de compra en 1923, o por el valor del avalúo si se ejercía en 1933. El gobierno quería usar el derecho de compra en 1933, para lo cual fue autorizado por el Congreso por la Ley 88 de 1925; pero la crisis de 1929 detuvo las negociaciones (Ortega, 1932, 55).

Gráfica 3

Ingresos por carga y pasajeros del Ferrocarril de Bolívar, 1921-1930
(Miles de pesos)



Fuente: Ortega (1932, 56); elaboración propia.

En la década de 1920 las tarifas de transporte de los bienes importados se incrementaron de manera irregular, en un 25%, y las de exportación en un 15%, aunque los contratos de 1884 y 1892 prohibían este 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 la conversión a oro americano (ibíd., 56). A pesar de que el cobro de las tarifas férreas en oro americano era irregular, ese hecho muestra que en ese momento Estados Unidos ya había desplazado a Inglaterra como referente de la economía colombiana.

Por otra parte, como se observa en la gráfica 3, el volumen de carga y de pasajeros transportados durante el auge del comercio exterior entre 1922 y 1928 muestra una tendencia creciente durante todo el

periodo, lo que refleja la tendencia nacional. Pero el auge terminó en forma abrupta a finales de 1928 y decayó en los años siguientes, como consecuencia del derrumbe de los mercados internacionales causado por la crisis de 1929.

Debido a la caída de los ingresos operacionales netos de la compañía desde 1928, se empezó a considerar seriamente la posibilidad de que el gobierno recomprara la empresa en 1933. Esta operación se concretó en 1930, cuando la Ley 24 del Congreso volvió a autorizar al gobierno la compra del Ferrocarril y el muelle en Puerto Colombia. Pero el momento económico no pudo ser peor; hubo una difícil negociación en medio de una fuerte contracción fiscal y monetaria y el negocio solo se pudo cerrar en 1934, por un valor de US\$1.660.741. En los años siguientes, la administración quedó a cargo del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales (Pérez, 2007, 363).

La existencia de esta vía férrea terminó con la conclusión, en 1940, de dos grandes obras que se convirtieron en un grave revés para el funcionamiento del Ferrocarril: la canalización de Bocas de Ceniza y la carretera entre Barranquilla y Puerto Colombia. Así, durante la crisis de la década de 1930 el gobierno compró una obra que él mismo terminó haciendo obsoleta poco tiempo después con la terminación de estas obras. El servicio se suspendió en mayo de 1941 y meses después se inició el levantamiento de los rieles.

CONSIDERACIONES FINALES

El Ferrocarril de Bolívar contribuyó en forma decisiva a modificar el flujo de comercio exterior en el Caribe, pues con este Barranquilla desplazó a los puertos de Cartagena y Santa Marta. A comienzos del siglo XIX, Barranquilla era un caserío relegado, pero con la construcción y el funcionamiento del ferrocarril se convirtió en una pujante ciudad comercial, con una considerable y provechosa inmigración europea en las últimas décadas del siglo XIX. En términos generales, mientras mantuvo la exclusividad en la conexión con el mar Caribe, la ruta férrea tuvo resultados operacionales superavitarios, y fue el motor de un comercio exterior más amplio que habría de multiplicar sus efectos no solo en la región, sino en otras partes del país comprometidas con la economía exportadora.

Esta vía férrea brindó una solución eficiente en el mediano plazo, pues ayudó a superar las dificultades del transporte de bienes importados y de los productos de exportación. No obstante, a pesar de sus beneficios, el proceso de construcción y puesta en marcha del

Ferrocarril muestra lo que serían los excesos y debilidades más claras del modelo ferroviario colombiano en esa época.

En primer lugar, se puede observar que en muchas ocasiones lo más importante no era propiamente construir el ferrocarril sino obtener el contrato de concesión para luego renegociarlo en mejores condiciones o especular en los ávidos mercados europeos, incluso sin construir un solo kilómetro de línea férrea.

En segundo lugar, evidencia la debilidad de un Estado –tanto a nivel local como nacional– carente de los recursos y de los conocimientos necesarios para emprender grandes proyectos de infraestructura. Esta debilidad se reflejó en las negociaciones desventajosas y en la firma de innumerables contratos que dejaban resquicios enormes en perjuicio del país, y con enormes vacíos en las cláusulas, que no definían con claridad los mecanismos de inspección y vigilancia de las obras ni la manera de estimar sus costos reales. A esto es preciso sumar las deficiencias del Estado como empresario, no solo debidas a la debilidad fiscal, sino a la intervención de figuras importantes de la élite nacional y local que buscaban lucrarse con esos proyectos en perjuicio del erario, lo cual, además de otras razones, llevó al primer fracaso de la administración pública de ferrocarriles en el país.

Como consecuencia de esas deficiencias, la construcción del Ferrocarril de Bolívar se enredó en una maraña de cesiones y contratos que abrieron la puerta al detrimento patrimonial, no solo por los sobrecostos, sino también por las decisiones erráticas del gobierno y las continuas demandas contra el Estado para obtener beneficios personales. Los funcionarios de Estado no aprendieron la lección, de manera que en numerosas ocasiones posteriores se cometerían errores similares en la construcción de otros ferrocarriles por medio de concesiones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Abello, J. B. “Ferrocarril de Bolívar”, *Diario Oficial*, 9 de febrero de 1874, p. 1375.
2. AGN. *Comunicado al Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda y Fomento*, 4 de enero de 1878, tomo 2, f. 3v.
3. AGN. Hoenigsberg, J. y M. Wessels. *Comunicado al Secretario de Hacienda y Fomento*, 1 de julio de 1873, tomo I.
4. AGN. Hoyer, C. *Aviso*, 1 de agosto de 1871, tomo I.
5. AGN. *Informe de la Aduana de Sabanilla, año fiscal 69-70*, 1870, tomo I.
6. AGN. *Informe del Inspector Oficial del Ferrocarril*, 1 de mayo de 1871, tomo I.
7. AGN. *Informe del Inspector Oficial del Ferrocarril*, 31 de mayo de 1871, tomo I.

8. AGN. *Informe Oficial del Ferrocarril i Telégrafo de Bolívar*, 25 de agosto de 1872, tomo I.
9. AGN. *Informe Oficial del Ferrocarril i Telégrafo de Bolívar*, enero de 1872, tomo I.
10. AGN. *Informe del Administrador del Ferrocarril de Bolívar*, 7 de enero de 1878. tomo 2, ff. 5 v a 12r.
11. AGN. *Informe del Administrador del Ferrocarril de Bolívar*, 30 de junio de 1878, tomo 2.
12. AGN. *Informe del Administrador del Ferrocarril*, 8 de febrero de 1881, tomo 3, ff. 208v-211r.
13. AGN. *Informe del Administrador del Ferrocarril e Inventarios Parciales*, 7 de agosto de 1878, tomo 2, ff. 148v a 169r.
14. AGN. *Oficio del Administrador del Ferrocarril relacionado con la entrega a la compañía compradora Cisneros & Cía.*, 1 de noviembre de 1884, tomo 5, ff. 192v-193v.
15. AGN. *Oficio del Administrador del Ferrocarril*, 19 de julio de 1880, tomo 3, ff. 45v a 61v.
16. AGN. *Oficio del Administrador del Ferrocarril a la Secretaría de Hacienda i Fomento*, 8 de enero de 1881, tomo 3, ff. 181v a 190v.
17. AGN. *Oficio relacionado con el tráfico de los billetes del Banco Nacional*, 9 de marzo de 1883, tomo 4, ff. 780v-782v.
18. AGN. Rivas, L. G. *Oficio relacionado con el subarriendo de la Compañía a los señores Carlos Uribe, Francisco J. Cisneros y Diego de Castro*, 1 de octubre de 1884, tomo 5, ff. 142v-142r.
19. Brandon, P. "Memorial", *Diario Oficial*, 15 de enero de 1874, 1289.
20. Camacho R., S. *Escritos sobre economía y política*, Bejarano, J. A. ed., Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1976.
21. Carbonell, D. *El Gobierno Nacional y la Compañía del Ferrocarril de Bolívar (The Barranquilla Railway & Pier Co., Ltd.)*, Bogotá, 1908.
22. Cisneros, F. J. *Navegación por las Bocas de Ceniza*, Bogotá, Imprenta de Eduardo Espinoza Guzmán, 1896.
23. Correa, J. S. *Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia*, Bogotá, CESA, 2010.
24. *Diario de Cundinamarca*, "Aviso", 29 de diciembre de 1870.
25. *Diario Oficial*, "Ferrocarril de Sabanilla", 2 de febrero de 1869, p. 148.
26. Esguerra, N. "Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento", *Diario Oficial*, 27 de marzo al 3 de abril de 1876, pp. 3839-3860.
27. Foyer, F. R. *Ferrocarril de Bolívar: Tarifa*, Barranquilla, Imprenta Americana, 1871.
28. Hoenigsberg, J. *El privilegio del Ferrocarril de Bolívar obrepticamente reclamado por los señores Jeneral Ramón Santodomingo Vila i Ramón B. Jimeno con el apoyo del seño Nicolás Jimeno Collante*, Bogotá, Imprenta de Medardo Rivas, 1870.
29. Foyer, F. R. *Ferrocarril de Bolívar: contraréplica de Julio Hoenigsberg al doctor Carlos N. Rodríguez patrono de los primitivos concesionarios del privilegio*, Bogotá, Imprenta de Medardo Rivas, 1871.
30. Hoenigsberg, Wessels & Cía. "Cuenta de la Empresa del Ferrocarril de Bolívar, correspondiente al primer semestre de 1872", *Diario Oficial*, 23 de agosto de 1873, p. 797.

31. Horna, H. "Francisco Javier Cisneros: A pioneer in transportation and economic development in Latin America, 1857-1898" *The Americas*, 30, 1, 1973, pp. 54-83.
32. Mayor, A. *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*, Bogotá, Banco de la República y El Áncora Editores, 1999.
33. Nichols, T. "El surgimiento de Barranquilla", Bell, G. *El Caribe colombiano: selección de textos históricos*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 1988, pp. 199-215.
34. Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país (1920-1930)*, Bogotá, Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1932.
35. Ortega, A. *Ferrocarriles Colombianos: resumen histórico*, vol. 2, Bogotá, Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1923.
36. Palacio, J. M. "Inauguración del Ferrocarril de Barranquilla a Sabanilla", *Diario Oficial*, 3 de enero de 1871, p. 6.
37. Pérez, G. *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*, Bogotá, Ediciones Cisnecolor, 2007.
38. Posada C., E. *Una invitación a la historia de Barranquilla*, Bogotá, CEREC, 1987.
39. Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, Medellín, Fondo Editorial Universidad Eafit, 2010.
40. Poveda, G. "El primer ferrocarril de Colombia", *Dyna* 69, 137, 2002, pp. 61-73.
41. Rodríguez, M. y J. Restrepo. "Los empresarios extranjeros en Barranquilla (1820-1900)", Bell, G. *El Caribe colombiano: selección de textos históricos*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 1988, pp. 139-182.
42. Shephard, W. "Ferrocarril entre Barranquilla y Sabanilla", *Diario Oficial*, 20 de abril de 1869, p. 430.
43. Torres, G. *Memoria relativa al retracto sobre el Ferrocarril de Bolívar*, Bogotá, Imprenta de La Luz, 1909.