

Colección
Los Caminos
de Hierro 3

Juan Santiago Correa R.



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



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)**

Juan Santiago Correa R.

385.09861 / C824t 2012

Correa Restrepo, Juan Santiago.

Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941). Juan Santiago Correa Restrepo. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración -CESA-. Dirección de Comunicaciones y Marketing, 2012. 124 p.

Colección: Caminos de Hierro.

Descriptores:

1. Ferrocarriles – Historia – Aspectos económicos – Colombia. 2. Desarrollo económico –1865-1941– Colombia. 3. Puertos –1865-1941– Colombia.

© 2012 Colegio de Estudios Superiores de Administración -CESA-

© 2012 Juan Santiago Correa R. [juansc@cesa.edu.co]

ISBN: 978-958-8722-19-1

Comunicaciones y Marketing

Cra. 6.^a No. 35-28 Casa Lleras

Comunicaciones@cesa.edu.co

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.

Bogotá, D.C., mayo de 2012 Coordinación editorial:

Departamento de Comunicaciones y Marketing 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

ePub x Hipertexto Ltda. / www.hipertexto.com.co

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

A mis hijos

Contenido

Agradecimientos 7

Introducción 8

I. De puerto fluvial a puerto marítimo: la construcción del ferrocarril de Bolívar 18

A. La construcción y operación del ferrocarril de Bolívar 18

B. La consolidación económica de Barranquilla 27

II. Transporte y comercio: la consolidación de Barranquilla a finales del siglo XIX y comienzos del XX 73

A. El ferrocarril y la economía 73

B. El ferrocarril y la economía cafetera 76

C. Bocas de Ceniza y el final de la ruta 80

III. Hacia la definición del modelo del negocio ferroviario en el siglo XIX 83

Bibliografía 99

Índice onomástico 109

Anexos 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

Tradicionalmente el estudio de los ferrocarriles colombianos comienza con la línea férrea que conectó a Barranquilla con el mar Caribe, debido, en primer lugar, al impacto indudable que tuvo este ferrocarril sobre la dinámica del comercio internacional colombiano y sobre las tensiones políticas presentes en el Bolívar Grande durante el siglo XIX; y en segundo lugar, a pesar de que el ferrocarril de Panamá anticipó en 15 años a este proyecto, esta línea se ha sumido en un olvido complaciente en la historiografía colombiana desde 1903^[1].

El ferrocarril de Bolívar fue el primero en construirse en el actual territorio colombiano, e inauguró en el siglo XIX 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 por el crecimiento a través del comercio de agroexportación. En tal sentido, durante la segunda mitad del siglo XIX se emprendió la construcción de catorce líneas férreas, de las cuales la mayoría buscó conectar centros de producción local con el mercado mundial. No obstante, los límites

estructurales de la economía colombiana llevaron a un marco de desarrollo ferroviario con profundas restricciones de capital, fiscales e incluso en términos de la articulación misma del país al comercio mundial, lo que dio forma a una serie de proyectos desarticulados entre sí y que contaron con un sinnúmero de dificultades para su desarrollo y puesta en marcha.

Estos proyectos enfrentaron difíciles procesos de negociación entre las élites regionales y la nacional, y en este caso, entre las élites locales y las regionales, que contaron con el concurso de inversionistas locales o extranjeros que se tradujeron en ocasiones en concesiones desventajosas para el país y para el desarrollo mismo de las rutas que se estaban construyendo. No obstante, es importante anotar que estas generalidades desaparecen cuando se analizan cada una de las líneas férreas, pues aunque se mencionó que la idea general era la de vincular la producción local con la internacional, éste 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, delinearían cada una de estas rutas, con efectos disímiles en las diferentes regiones.

Así mismo, fue necesario crear un marco jurídico que permitiera sustentar el desarrollo de este medio de transporte novedoso para la época. Esto se dio, además, en medio de un proceso de implementación del nuevo ordenamiento político nacional que significó el tránsito de un modelo federal y profundamente descentralizado, a otro excesivamente centralizado. Durante el proceso, el Bolívar Grande estuvo inmerso en una serie de tensiones internas que, como se verá más adelante, se traducirían en un nuevo ordenamiento territorial a comienzos del siglo XIX, en el cual sin duda el ferrocarril de Bolívar jugó un papel

protagónico en la expresión de estas tensiones, dando inició a lo que se conoce como la “fiebre ferrocarrilera” en Colombia, la cual surgió como consecuencia de los cambios que comenzaron a ocurrir en el país a mediados del siglo XIX, tanto en la estructura económica como en la política. Esta nueva etapa de cambios 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 conocería como las Reformas Liberales.

En este proceso de cambio político, el Estado de Bolívar, junto con Cauca, Cundinamarca, Boyacá, Bolívar 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; este modelo 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 soberano^[2].

De la mano con los cambios políticos, los económicos contemplaron la instauración del librecambio a partir de 1847 mediante la modificación de la legislación aduanera vigente. Las doctrinas librecambistas se convirtieron en el norte económico, se vieron sustentadas gracias a las bonanzas de la quina, el algodón, el caucho, el añil y, especialmente, del tabaco, y se fortalecieron debido 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 tales reformas se opusieron no sólo los conservadores, sino también algunas facciones del liberalismo. Esta oposición se vio exacerbada

por el duro golpe que recibió el modelo agroexportador durante 1873, cuando enfrentó las consecuencias de una de las crisis más profundas del capitalismo mundial.

MAPA I
LOS NUEVE ESTADOS FEDERALES



Fuente: Tomado de Jaramillo, Roberto Luis y Adolfo Meisel. “Más allá de la retórica de la reacción, análisis económico de la desamortización”. En Adolfo Meisel y María Teresa Ramírez. *Economía colombiana del siglo XIX*, pp. 283-330. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2010, p. 296 (modificado por el autor).

La crisis económica tuvo un impacto directo sobre la situación política, lo cual se vio reflejado en las elecciones de 1876, cuando se enfrentó Aquileo Parra con el ahora independiente Rafael Núñez. Algunos de los seguidores de Núñez en la costa Atlántica efectuaron levantamientos armados con el fin de evitar cualquier injerencia del gobierno en los comicios electorales. Como 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 tomó la decisión nombrando como 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 sectores más tradicionales del liberalismo, el partido conservador y la Iglesia, con el gobierno radical.

Para 1878 el panorama económico era complejo. Camacho Roldán describió a comienzos de este año frente a la Sociedad de Agricultores Colombianos una situación bastante difícil, pues la mayor parte de las bonanzas agroexportadoras habían pasado^{3}. La inestabilidad política y económica afectó seriamente la gobernabilidad y llevó al triunfo a Núñez en 1880, con una propuesta política que sostenía que: la libertad individual debía estar limitada por los derechos de la sociedad en general; el sistema educativo se debería 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 política^{4}. 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. Esta coalición formó el partido Nacionalista.