

DOCUMENTO
INFORME
DEL INTERVENTOR OFICIAL
DEL FERROCARRIL I TELEGRAFO DE BOLIVAR,
AL SEÑOR SECRETARIO DE HACIENDA I FOMENTO
DE LA UNION. 1873

Barranquilla “Imprenta Americana.”
–Pellet & Tiffany, Propietarios. 1874*

Transcripción y presentación realizada por:
LUIS MANUEL PÉREZ ZAMBRANO



PRESENTACIÓN

La historia de Barranquilla en el siglo XIX, ha mirado la importancia de la ciudad y como esta se refleja en su auge económico, las importaciones y exportaciones, los productos que entraban y salían por el puerto, los transportes, las comunicaciones, los cuales son aspectos que nos ayudan a ver esta dinámica.

El documento transcrito ayuda a comprender la relación que existe entre estos aspectos, transportes, productos, comunicaciones, importaciones y exportaciones. Se trata del informe del interventor oficial del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar, el cual fue elaborado por mandato del Secretario de Hacienda y Fomento de la Unión en el año 1873.

* Biblioteca Nacional de Colombia. Informe del Interventor Oficial del ferrocarril y telégrafo de Bolívar, al señor Secretario de Hacienda i Fomento de la Unión. Abello, Juan Bautista Editor: Imprenta Americana, 1873. 15 p.



Estudiante de Historia, Universidad del Atlántico. Auxiliar de edición de Historia Caribe.

El documento ofrece una descripción de los movimientos ferroviarios, de los remolcadores y bongos, y del telégrafo que servía entre la Estación Montoya y la aduana de Salgar. Igualmente, cifras sobre el tráfico de mercancías y su tipo, además de la importancia de la industria de la ciudad y del país, que hacía uso de estos servicios para exportar sus productos.

Con el transcurrir de los años el Ferrocarril Bolívar fue alcanzando importancia para el movimiento de exportación e importación. Por eso el documento ofrece una descripción del movimiento portuario durante los años 1871, 1872 y 1873, la situación de las locomotoras, su estado y sus capacidades, además de los productos que comúnmente transportaban como café y tabaco, datos que pueden servir para ver la tendencia de las cosechas y su recolección. Pero este magistral documento también describe el servicio que prestaba el telégrafo en las comunicaciones de la época.

De esta manera, nuestra publicación inicia una serie de documentos sobre la ciudad que continuaran en los números que serán publicados el próximo año como una forma efectiva y real de homenaje al Bicentenario de Barranquilla durante su celebración el 7 de abril de 2013.

En esta transcripción se ha mantenido la ortografía de la época, buscando ofrecer al lector la posibilidad de acercarse en lo posible al documento original.

**INFORME. ESTADOS UNIDOS
DE COLOMBIA.
EL INTERVENTOR
OFICIAL DEL
FERROCARRIL I
TELÉGRAFO DE BOLÍVAR.
Número 89.**

Barranquilla, Noviembre 14 de 1873

Señor Secretario del Estado del Despacho de Hacienda i Fomento. Bogotá

Me encontraba ausente de esta ciudad, por causa de enfermedad i en uso de licencia, cuando se recibió en esta oficina la nota de usted de 16 de Octubre último, sección 5º, ramo de fomento 1.016, en la que pide un informe circunstanciado acerca de la empresa del Ferrocarril i Telégrafo, remolcadores i bongos, excitando al mismo tiempo se expresen sus rendimientos, las estadísticas del tráfico i todo lo demás relacionado con ese asunto, no sin exigir las indicaciones i observaciones a que haya dado lugar el exámen que de cerca he hecho de toda la empresa, para adoptar las reformas convenientes hasta donde la acción del gobierno permite injerirse en la administración i conservación del camino

Apénas tengo a mi disposición el tiempo estrictamente necesario para reunir los datos que han de servir de base al presente informe, en el cual procuraré terciar del lado de las demostraciones numéricas, ántes que

entrar en una ligera disertación sobre la conveniencia de la férrea i otros particulares, como la controversia judicial sostenida por partes que se disputaban el dominio del privilegio; porque, lo primero, esta yá fuera de toda duda, como lo desmuestra el incremento que ha tomado la empresa a medida que las industrias del país —a la sombra protectora de paz— se desenvuelven i desarrollan; i sobre el lýtis apuntando, apénas me es dable mencionarlo por incidencia, más como un hecho histórico, que como punto cardinal que afecte los intereses del tráfico, en tanto que el poder judicial ha fallado ya el asunto. I mi esposición será tanto mas sencilla, atendiendo al método que he de adoptar, cuanto que, de preferencia segun he manifestado ya, daré de mano con la lójica de los números a todas las cuestiones que surjen del exámen de una empresa, que en su principio se ostentó insuficiente para el tráfico, si se tiene en cuenta que

apénas una locomotiva dió al servicio público el dia en que fué inaugurada. Provino esto, probablemente, de la ninguna confianza que inspiraba a los accionistas el estado del país en sus recursos industriales; desconfianza que ha ido disipándose a medida que se aumentan las importaciones i exportaciones, obligando a aumentar por de contado el material rodante.

MATERIAL DE LA EMPRESA.

Este consiste actualmente en 45 carros de carga cerrados, 17 id abiertos,

4 id de plataforma, 2 id con estanques de agua, 2 de pasajeros de 1ª clase i 2 de 2. En todo: 72 carros.

Al abrirse la línea los carros de carga eran todos sin techos abiertos de dos lados, cubriéndose en tiempo de invierno con encerados para proteger las mercancías de la intemperie. Andando el tiempo, la experiencia demostró lo inadecuado de esta construcción: los encerados se destruían muy pronto por la acción permanente i pernicioso del sol i de las aguas, i se adoptó el medio de ponerles techo de madera, cubriéndolos de encerados por los lados. Pero tampoco este sistema produjo efectos satisfactorios, i hubo necesidad de adoptar de lleno la construcción de carros como al uso de los Estados Unidos del Norte.

Hai tres locomotivas en buen estado; pesan cada una 16 toneladas inglesas i tienen un fuerza de 50 caballos.

La empresa tiene, además, catorce carritos de mano, de los cuales seis son de cajones de fierro para arena.

Los carros de carga pesan $4\frac{1}{4}$ toneladas, pudiendo trasportar hasta 5 toneladas de peso. Estos carros tienen una capacidad para contener sesenta zurrones de tabaco u ochenta de café. En un dia dado, i siempre que lo ha exigido así la necesidad, se han trasportado de la estación Montoya situada en esta ciudad a la estación Salgar, en Sabanilla, tres mil zurrones en solo tres trenes con 16 carros

cada uno, perfectamente cargados. Previendo que dentro de algun tiempo, las tres locomotivas no den alimento suficiente a la empresa, así por el aumento de las introducciones como por el incremento de la exportación, los señores Agentes del Directorio han pedido a Bremen un cuarta locomotiva.

Para atender a la reposición del material rodante, la empresa ha recibido de los Estados Unidos de Norte un surtido completo de maderas propias para puentes i carros. Igual pedido se ha hecho a Bremen para un nuevo surtido de rieles i cambia-manos (switch), porque los que se hallaban en depósito se han empleado en líneas adicionales construidas en ambas estaciones para el mejor servicio de la empresa. En los tres años de servicio que lleva el ferrocarril, se han conservado bien las viguetas i los rieles, pero es de suponerse que al cuarto año, que será el entrante, habrá mayor número que reponer por los ramales que se han construido.

El Ferrocarril tiene un surtido completo de todas las piezas de maquinaria para una locomotiva en depósito, como igualmente ruedas para las máquinas i para los carros. Escas como era al principio el material de la Compañía, le bastaba un regular edificio para guardarlo; hoy, que todo va en aumento, ha habido necesidad de hacer el edificio mas espacioso

adaptado para la composición de locomotivas.

Los almacenes antiguos de la empresa consisten en dos casas de fierro en esta ciudad, i una casa en Salgar, las primeras con una capacidad de 111.000' cúbicos i la segunda con 66.000'. Los nuevos consisten en una casa de material en la estación Montoya i una de madera en Salgar, con una capacidad reunida de 240.000' cúbicos. Calculando diez pies cúbicos para cada carga de mercancías, tenemos que los almacenes de la estación Montoya, pueden contener 47.000 bultos i 32.600 los de la estación Salgar.

Debo hacer notar aquí para quien quiera que se haya fijado en los dos carros con estanques de agua que figuran arriba, que en Salgar no hai agua potable para los trabajadores, i que en todo el trayecto no existen depósitos donde colocar bombas u otros aparatos para el funcionamiento de las máquinas.

PRODUCTOS I GASTOS.

A reserva de complementar este capítulo con los cuadros que acompaño al presente informe, se me permitirá condensar aquí el movimiento de la empresa del ferrocarril i telégrafo, desde el día en que se dió al servicio público.

1871.			
	Productos.	Gastos.	Líquido
Primer semestre	\$18.216-51.	\$18.060-66.	\$ 155-85.
Segundo id.	30.863-38.	27.230-92.	3632-46.
	<u>\$49.079-89.</u>	<u>\$45.291-58.</u>	<u>\$3788-31.</u>

1872.			
	Productos.	Gastos.	Líquido.
Primer semestre	\$36075-25.	34584-96.	1490-29.
Segundo id.	39956-22.	26941-38.	13014-84.
	<u>\$76031-47.</u>	<u>61526-34.</u>	<u>14505-13.</u>
En este año el gobierno tuvo que abonar a la Compañía para completar el interes garantizado, la suma de \$27.494-87.			
1873.			
	Productos.	Gastos.	Líquido.
Primer semestre	\$48422-12.	32240-09.	16182-03.
Julio	10653-21.	6757-72.	3895-49.
Agosto.	7537-80.	5639- . . .	1898-80.
Setiembre	8728-31.	5598- . . .	3130-31.
Octubre	9786-26.	6383-55.	3402-71.
	<u>\$85127-70.</u>	<u>56618-36.</u>	<u>28509-34.</u>

Resulta, pues, que en 1871 la empresa solo tuvo $\frac{5}{8}$ ciento sobre el capital invertido (\$600.000), gravándose el gobierno con $\frac{6}{8}$ por ciento sobre el mismo capital, o sean \$38211-69.

En este año el gobierno tuvo que abonar a la Compañía para completar el interes garantizado, la suma de \$27494-87.

Como se ve, en los diez meses transcurridos del presente año, teniendo en consideración que se ha perdido la cosecha del algodón, siendo la del tabaco muy escasa por la carencia de agua, los rendimientos del ferrocarril han guardado una progresión ascendente de más de un 250 por ciento. De modo, que sometiendo a esta progresión los

1872.			
	Productos.	Gastos.	Líquido.
Primer semestre	\$36075-25.	34584-96.	1490-29.
Segundo id.	39956-22.	26941-38.	13014-84.
	<u>\$76031-47.</u>	<u>61526-34.</u>	<u>14505-13.</u>
En este año el gobierno tuvo que abonar a la Compañía para completar el interes garantizado, la suma de \$27.494-87.			
1873.			
	Productos.	Gastos.	Líquido.
Primer semestre	\$48422-12.	32240-09.	16182-03.
Julio	10653-21.	6757-72.	3895-49.
Agosto.	7537-80.	5639- . . .	1898-80.
Setiembre	8728-31.	5598- . . .	3130-31.
Octubre	9786-26.	6383-55.	3402-71.
	<u>\$85127-70.</u>	<u>56618-36.</u>	<u>28509-34.</u>

productos de noviembre i diciembre del año en curso, comparándolos con los del año anterior que produjeron conjuntamente \$6213-55, sin ninguna exajeracion los del presente año podrán.....\$15.533-87. suma que unida a la de los 10 meses vencidos.....28.509-34. dan.....\$44.043-21

que excede en mucho al 7 por ciento de la garantia ofrecida por el gobierno. Basado en estos cálculos, que en ningún modo han sido arbitrarios, sino ántes bien fundado en antecedentes numéricos mui autorizados; guiado por todos estos elementos, me anticipé a decir al Gobierno que, en mi concepto, *isiempre que el mo-*

vimiento del ferrocarril guardara la misma progresion, en el año de 1873, la Nacion no tendría nada que erogar por el interes garantido. Pero, áun suponiendo que las importaciones disminuyan, como parece haber sucedido en el pasado octubre i en los días trascurridos del presente mes, i dado caso que la cosecha del tabaco no dé nicon mucho lo que se espera por la contrariedad del invierno, áun asi habráse conseguido un buen resultado; porque, cuando más, el gobierno vendrá a pagar por la garantía la insignificante insignificante suma de tres o cuatro mil pesos que, en rigor, ha sido causada en pasaje de tropas i empleados i en flete de armamento i vestuario.

El producto del ferrocarril se descompone asi :

Importacion	\$76.822-36.
Exportacion	110.363-82.
Pasajes	18.257-41.
Equipajes	1.228-30.
Telégrafo	781-01.
Arrendamientos	2.367-00.
Almacenaje	210-30.
Muellaje	85-30.
Producto del ramal	123-56.
	<u>\$210.239-06.</u>

La carga de importación trasportada por el ferrocarril en todo el período a que se contrae este informe, es la siguiente:

1871	22677. cargas.
1872	56852. “
1873 (diez meses.)	77051. “
	<u>156580. cargas.</u>
La exportacion es esta en el mismo período :	
108.494 bultos en 1871.	
207.382 “ “ 1872.	
204.851 “ “ 1873. (10 meses.)	
	<u>520727 Bultos.</u>

A este resultado hai que agrele la siguiente carga que por no poder reducirse a bultos se toma por su peso:

	Toneladas.	Epoca.
Semillas de algodon.	1216.	
Mora	130.	
Brasil	22.	
Tagua	<u>321.</u>	1689. 1871.
Semillas de algodon.	816.	
Mora	1875.	
Tagua	724.	
Dividivi	177.	
Fierro viejo.....	<u>12.</u>	3604. 1872.
Semillas de algodon.	1072.	
Mora	2056.	
Tagua.....	706.	
Dividivi	272.	
Fierro viejo.....	<u>.... 4106.</u>	1873. (10 meses.)
	9399. toneladas.	

A fin de evitar confusion prescindo de otras descomposiciones para referirme en un todo a los cuadros que acompaño.

REMOLCADORES I BONGOS.

La Compañía tiene dos remolcadores en servicio, ámbos de hélice. “*El Annie*,” que es uno, tiene una capacidad de $55^{45}/_{100}$ toneladas inglesas, iaunque sus dimensiones son de 79 pies de lonjitud por 17 de ancho i 11 de profundidad, la diferencia que se nota en su capacidad, consiste en que siendo construido espresamente para remolcador, la máquina ocupa mucho lugar, teniéndola debajo de bodega, El casco es fuerte i su construcción en lojeneral es sólida; su fuerza es de 90 caballos, i apesar de tener la máquina en buen estado, la caldera necesita una lijera reparacion. Este remolcador trabajandodoce horas consume 600 pies cúbicos de leña, o sean 10 burros, equivalentes a un valor de \$8: su calado es de 8 pies ingleses a popa i 4 a proa.

El otro remolcador se llama “*El Oberon*” i es un buquenuevo, pues apénas tiene 18 meses de construido. Calado, 5 pies; tonelaje $5^{44}/_{100}$ medida, 85 pies de lonjitud, 16 de ancho i 9 de profundidad: su fuerza es de 80 caballos.

La empresa tiene en servicio para ámbos remolcadores, permanentemente, un capitán, un ingeniero, tres candeleros, un ayudante i dos marineros. Los remolcadores no trabajan a la vez sino por turno, i por consiguiente la tripulacion sirve para ámbos, i habría que aumentarla en la misma proporción si todos tuvieran que ponerse en servicio simultáneamente.

Los Bongós que la Compañía tiene en servicio son siete: “*Nisperal*,” “*Bajo-culebra*,” “*Sabanilla*,” “*Morrohermoso*,” “*Adriana*,” “*Serafina*” i “*Cármen*.” Seis de ellos tienen 70 pies de largo, 18 de ancho i 7 de profundidad o puntal; cargan 70 toneladas de medida i 100 a 110 de peso. Todos se encuentran en buen estado de servicio. Los bongos están tripulados con cuatro bogas i un patron i causan un gasto de \$4.40 cada uno. Fácil es calcular que si todos los bongos trabajan haciendoun viaje diario cada uno, podrían movilizar al dia 725 toneladas de peso de importación i otras tántas de exportacion.

En mi concepto, juzgo que el Gobierno debería garantir ala empresa de remolcadores i bongos el interés del capital en ella invertido, haciendo de ese modo que todo forme una sola empresa; i para ello me fundo en la siguiente demostración:

PRODUCTO DE LOS REMOLCADORES EN 1872.		
	Ganancias.	Pérdidas
Enero.....	\$ 568-65.	
Febrero.....	1446-07.	
Marzo.....	231-30.
Abril.....	465-33.	
Mayo.....	673-47.	
Junio.....	436-75.	
Julio.....	980-30.	
Agosto.....	62-12.	
Setiembre.....	1295-33.
Octubre.....	662-63.	
Noviembre.....	1271-94.	
Diciembre.....	2203-63.	
	<u>\$ 8770-89.</u>	<u>\$1526-63.</u>
Producto líquido	\$ 7244-26.	

Garantizando el gobierno el interés del 7 por ciento sobre un capital de \$100.000, a que creo que no llega el costo de la empresa, todavía habría un residuo de \$244.26, que en ese año iría a disminuir el déficit con que se gravó el gobierno. Pero la utilidad resalta más, trayendo a la vista el movimiento creciente del presente año, en cuyos 10 meses transcurridos hasta octubre, la empresa de remolcadores y bongosha producido líquido la suma de \$8195,58, pudiéndose elevar ese resultado a \$10.060 en todo el año; calculando los dos meses que faltan como iguales en producto al mes de octubre que dió \$1030.45. I de ese modo resultaba que la garantía del interés quedaba disminuida en \$3060 lo cual sí podía autorizar para decir: la

empresa del ferrocarril de Bolívar no-grava en nada, al gobierno nacional; la República satisface sus compromisos con el incremento que da a sus propios recursos!

No podrán esconderse al ilustrado juicio del señor Secretario las demás consideraciones en que descansa la medida que indico, pues que siendo ferrocarril, telégrafo y bongosha de una misma Compañía, todo sujeto a unos mismos reglamentos, manejado por unos mismos empleados, como que no habrá mucha regularidad en la parte económica de cada ramo, prestándose mucho ese deslinde a una descentralización de gastos y algunas preferencias con perjuicio del gobierno.

TELEGRAFO.

No puede concebirse la idea del ferrocarril sin el telégrafo, que parece complementarlo; i, por lo mismo, fácil es calcular el esmero que la empresa ha puesto para conservar el que funciona entre las estaciones Salgar i Montoya, que ademas presta al comercio el servicio que exigen sus necesidades, prévia la pequeña retribución de dos centavos por palabra.

El telégrafo recorre una estension de quince millas hasta la estacion Salgar, desde cuyo punto se prolongó con un ramal hasta Nisperal que empezó a funcionar 1º de agosto. La línea: de aquí a Salgar consta de 538 postes de seis varas de largo por ocho pulgadas de grueso, de buena madera; la distancia entre poste i poste es de 40 metros; el conductor es un alambre de hierro galvanizado i corresponde al número 9, i se halla aislado completamente de los postes por conductores de porcelana i vidrio. El ramal de Salgar a Nisperal se compone de 54 postes de madera, colocados a 50 metros uno de otro, con sus correspondientes aisladores de vidrio i con igual conductor al anterior.

El número de telégramas despachados por la Compañía para el servicio del ferrocarril; asciende a 4958 con 161.905 palabras; i los particulares a 1884 con 42139 palabras.

Por separado i en un cuadro haré constar el producto i los gastos del

telégrafo, que actualmente se halla servido por tres telegrafistas, situados en Barranquilla, Salgar i Nisperal tres Celadores: los primeros con un sueldo de \$40 mensuales i los segundos con \$24. Varios jóvenes del país han sido instruidos como telegrafistas por el inteligente encargado del telégrafo, señor Rebastillo, i hoy prestan ese servicio recibiendo sus respectivas remuneraciones.

CONCLUSION.

Me lisonjeo de haber presentado al gobierno, en el presente informe, un cuadro exacto del Ferrocarril de Bolívar, aunque tal vez no tan extenso como pudiera ser, por no disponer del tiempo suficiente para la reunión de mas datos inoticias; pero, con eso i todo, creo que él basta para que el país quede persuadido de las ventajas que le reporta una empresa de ese jénero, que bien puede servir de estímulo para otras que deban acometerse i que tanto necesita el incremento que va tomando la República.

He sido escaso en indicaciones i aún he guardado silencio sobre otras que surgen del simple examen de algún ramo o de alguna práctica, porque en todas i en cada una de las diligencias de visita se señalan los inconvenientes presentados, previniéndose el modo de removerlos. Además: esos mismos inconvenientes no pasan nunca de ser asuntos mecánicos de

oficina, que demoran el despacho de la carga, ipor esta razon se subsanan a medida que se señalan.

No está fuera de lugar manifestar al señor Secretarioque en este informe no figuran los gastos que causa en Bremenel Directorio de la empresa, porque aqui se carece detoda noticia a este respecto. Creo que al gobierno se pasan directamente esos datos, para el examen jeneral de la cuenta, que bien pudieran enviarse aquí para hacer la centralización de todos los gastos.

A excepción del pleito entre la Compañía i los primitivosdueños del privilejio, sobre el cual los tribunales de justiciahan fallado, solo se han presentado incidentes del momentosin trascendencia ninguna. Poco a poco el interes particular va persuadiéndose de que la via, aunque para *el uso público*, no es *propiedad pública*, que cada cual puede beneficiar a lamedida de sus deseos, sin atender a los reglamentos i disposiciones que establecen cierto orden en el trabajo de las oficinasasi en el despacho de las mercancias.

Los empleados cumplen estrictamente sus deberes i obligacionesi los ajentes del Directorio, con sumo

interes, acudancon sus conocimientos i esfuerzos al buen servicio de la empresa. Al señor Superintendente de la estacion de Barranquilla i al de la de Salgar debo en gran parte los datos- que contiene este informe; igual mencion hago del encargagodel telégrafo, pues todos se han prestado gustosos a suministrarnecuantas noticias les he pedido.

Espero que el señor Secretario encuentre en este informetodos los datos que desea para el desarrollo de los proyectosque sobre esta empresa i otras de igual naturaleza acometeel gobierno con señalado tino. Si mis demostracionesnuméricas bastasen para nuevas ideas de progreso en materiade mejoras materiales en beneficio del pais, i si ellas fuerenacree-doras a la estimación del gobierno, mi mayor orgullosera convencerme de que, en el ejercicio de mi empleo, se reconozca que solo he cumplido mi deber de colombiano de servidor público: a eso solamente aspiro.

Soi del señor Secretario, con todo respeto, atento iobsecuente servidor,

Juan Bautista Abello.