

# Cogitaciones de un reportero de 1920. Del tranvía de vapor al tranvía de mulas

J. MOISÉS PINEDA SALAZAR \*

Trabajo fotográfico: Esteban Pinilla

Colecciones Biblioteca Luis Ángel Arango

CUANDO el prefecto provincial, en cumplimiento de la expresa comisión que le había asignado el gobernador del departamento mediante nota 2727 fechada el día anterior, entró a las instalaciones del tranvía municipal aquel viernes 15 de octubre de 1920, se sentía muy incómodo. Tenía motivos para estarlo.

Había pasado más de una hora desde el momento en que abordamos el carro del general González hasta cuando pusimos los pies en el edificio de la administración de la empresa que, gracias al “buen gusto, el orden y el aseo”, había adquirido un “alegre aspecto primaveral”, en reemplazo de “la obscura y húmeda casa de antaño”<sup>1</sup> en la que yo había estado unos meses antes dando cuenta de los cambios asombrosos que estaban ocurriendo en este “anticuado servicio de mulitas”.

No pensé que haber escrito acerca del carácter afable del administrador, del orden y pulcritud con que eran llevados los libros de contabilidad y de haber hecho comparaciones entre el producido de este servicio y el del mercado, hubiera encadenado el tranvía a una serie de enojosos incidentes relacionados con la pelea entre los seguidores del presidente Marco Fidel Suárez y sus oponentes conservadores cuya víctima propiciatoria era el administrador de la aduana, don Miguel Moreno de Alba.

¿Qué de malo tiene afirmar que nuestro copartidario, don Alberto Chewing, puso a disposición de El Nuevo Diario toda la información necesaria para que nuestro público lector se enterase de la marcha de esta empresa que les pertenece? Algo hay en el canto de la cabuya, porque ahora venimos a lo mismo, sólo que por cuenta de una orden del gobernador, el general Gabriel Martínez Aparicio, acompañando a las autoridades fiscales.

¿Qué problema hay en haber dado al público la información de que en el solo mes de junio los carros del tranvía habían movilizado 137.096 pasajeros para un producido total de \$ 6.958,85 y haber afirmado que tales rendimientos eran casi iguales a los que generaba el mercado público? No de otra manera puede explicarse la insistencia de nuestro colega La Nación para publicar que el producido mensual del tranvía de Bogotá era 64 veces superior al nuestro<sup>2</sup>, como si las dos poblaciones a las que sirven pudieran compararse.

Página anterior:

Estación de Barranquilla. Tomado de M. E. André, “Viaje a la América equinoccial”, en *América pintoresca. Descripción de viajes al Nuevo Continente*, Barcelona, Montaner y Simon Editores, 1884.

A los amigos,  
que no han de ser muchos,  
que están preocupados por el  
futuro  
de una ciudad atrapada entre  
la falta de imaginación y el  
sibaritismo de su dirigencia,  
la flojera de muchas de sus  
gentes y  
el desprecio generalizado por  
la historia.

MOISÉS PINEDA

1. El Nuevo Diario, núm. 582, sábado 10 de julio de 1920.

2. La Nación, 11 de octubre de 1920, pág. 3.

Algún interés lesionamos, porque la diligencia que se ha ordenado tiene que ver, nuevamente, con los dichosos libros de contabilidad.

Parece que abrimos una caja de Pandora cuando dimos cuenta del inventario de esa empresa constituido en aquel momento por catorce carros (al adquirirla el municipio sólo había seis) y 135 mulas “que están casi todas gordas, todas bien alimentadas con hierba y maíz”, ya que El Heraldo de la Costa y El Universal armaron un lío acerca del contrato de suministro de hierba (“pactado con el señor Emilio Donado por una suma fija”, el del salvado, “que se lo toma a los señores Roncallo Hermanos”, y el del maíz, “que se compra a la persona que dé el mejor precio”)<sup>3</sup> para la alimentación de las bestias. La aclaración de esos contratos forma parte de la agenda de los visitantes fiscales que hoy acompañamos. No entiendo mucho de estas cosas de la contabilidad y de las finanzas, pues tampoco era nuestra intención practicar una auditoría para concluir si existía o no una disparidad entre la información que entregábamos al público y la que se registraba en los libros de la compañía. La nuestra era la de poner de presente la importancia de una empresa que, administrada por un hombre probo, rendía importantes utilidades al tesoro municipal; por lo menos eso era lo que explícitamente afirmaba el director, don Héctor Parías, conocido también con el alias de Hipólito Pereira. La conclusión de la comisión encabezada por el prefecto provincial, el visitador fiscal y el personero municipal, traídos a la vista los libros que lleva el administrador, examinados que fueron, así lo demostró: “se encontraron que son llevados con pulcritud, y de ellos se tomaron los siguientes datos: Costó la empresa del Tranvía OCHENTA Y OCHO MIL CUATROCIENTOS PESOS ORO LEGAL, según la siguiente demostración:

Bienes raíces	\$ 40.000
Bienes semovientes	\$ 20.000
Carros de pasajeros	\$ 9.800
Líneas férreas	\$ 18.000
Enseres, útiles y muebles	\$ 600
Total	\$ 88.400” <sup>4</sup>

Algún negocio estamos enredando. No me pareció, ni hoy me parece, que estuviera mal reproducir las declaraciones del administrador acerca de la electrificación del sistema de tranvías en Barranquilla a partir de los estudios hechos en 1911 por don Francisco Baena, quien había sido presidente del tranvía de Barranquilla en 1906 y beneficiario en ese entonces de la fallida concesión para construir y explotar un extenso tranvía eléctrico entre Barranquilla, Soledad y Sabanalarga durante treinta y nueve años<sup>5</sup>. En dichos estudios “figuran los diferentes sistemas, todos los modelos de carros etc., etc. Don Alberto se manifiesta abiertamente optimista en el asunto”<sup>6</sup>. El administrador “cree que esa obra puede realizarse muy pronto. La Junta Administradora se ocupa de un estudio hecho por los señores Wesselholft & Poor”<sup>7</sup>.

Como si ya todo estuviera dispuesto, a las declaraciones del señor Chewing siguieron las propuestas públicas del señor propietario de la Flota de Buses Amarillos —el de los Autobuses Verdes no ha dicho nada— que nos fueron dadas y que publicamos titulando: NUEVO ASPECTO DEL TRANVÍA.

*Propuesta de Autobuses de Barranquilla.*

*Informados por algunos órganos locales que han dado cuenta de las negociaciones que se han iniciado entre las empresas del Tranvía y la de*

3. Ibid.

4. El Nuevo Diario, jueves 4 de noviembre de 1920.

5. El Promotor, sábado 9 de junio de 1906. Concesión de planta eléctrica. Ciudades colombianas que serán conectadas por el sistema trolley.

6. El Nuevo Diario, núm. 582, sábado 10 de julio de 1920.

7. Chewing, *op. cit.*



Estación Montoya, 1921. Tomado de José Ramón Vergara y Fernando E. Baena, *Barranquilla. Su pasado y su presente*, t. 1, Barranquilla, 1922.



Francisco Javier Cisneros. Tomado de *Barranquilla Gráfica*, núm. 194, abril de 1979.

*autobuses de Barranquilla, con el fin de suprimir la atracción [sic] de sangre de los carros del Tranvía y reemplazarla por la de los autobuses, nos acercamos a la mañana al gerente de la última, nuestro amigo el caballero don Armando De Castro.*

*De las explicaciones que nos diera el Señor Gerente de la Empresa de Autobuses de Barranquilla se desprende que esta hizo una proposición a la del tranvía que de verificarse el acuerdo entre las dos empresas, se obtendría un rendimiento dos o tres veces mayor que el alcanzado hoy con el pésimo servicio de mulas.*

*El Señor De Castro se compromete a poner a los autobuses ruedas de acero que funcionarían sobre los rieles del tranvía remolcando a la vez un carro de tranvía y duplicando de ese modo la capacidad de pasajeros. En cuanto a la administración del tranvía, continuará tal como está, interviniendo el Señor De Castro tan solo como vocero de la Junta.*

*Los gastos no serán alterados notablemente, y hasta puede suponerse que disminuirán ya que la intervención de una empresa particular daría por resultado la justa limitación de las salidas<sup>8</sup>. Nadie ignora que las empresas administradas por particulares tienden a la economía rigurosa para aumentar las utilidades. De la prueba que se hizo el jueves, de la cual quedaron plenamente satisfechos los honorables consejales [sic] y la Junta del Tranvía que a ella asistieron, resulta que el recorrido de los carros remolcados por autobuses, de ida y regreso a la Estación Montoya, duró solamente cuarenta minutos, teniendo en cuenta que los viajes se hicieron a una velocidad moderada. El tranvía verifica el mismo recorrido en 60 minutos, a marchas forzadas y regularmente en 80. Sin interrupciones, pues, los carros arrastrados por autobuses podrían verificar el recorrido ya dicho en un cuarto de hora, y debe tenerse en cuenta que la prueba se hizo con autobuses de ruedas de caucho que no iban sobre rieles.*

*Rodando sobre los rieles, según datos aproximados, los autobuses pueden recorrer una milla en 5 minutos arrastrando los carros del tranvía.*

8. Quiere decir: Gastos. Como es de suponerse, la burocracia oficial ociosa ahogaba la sostenibilidad del servicio.

*Con la propuesta del Señor De Castro habría servicio cada dos minutos y se harían a las líneas reformas de consideración.*

*Al firmarse el contrato que ya está aprobado por la Junta Administradora del Tranvía, el Señor De C. propone ir a los Estados Unidos para traer las ruedas de hierro, rieles y demás enceres [sic] necesarios y para traer los autobuses que ya la empresa tiene pedidos listos con todo para el trabajo sobre rieles, en lugar de traerlos con ruedas neumáticas; este viaje lo haría el Señor De Castro por su propia cuenta sin costarle al municipio un centavo.*

*El Señor de Castro nos ha mostrado la fotografía de unas líneas de tranvías en los Estados Unidos y Europa en donde se usan Autobuses REO especiales para este objeto. [...]*

*Es creencia nuestra que con lo que propone el Señor De Castro no solamente deriva el municipio ganancia mucho mayor, sino que da a Barranquilla un paso más adelante hacia el progreso, ganando en estética y beneficiando al público con un servicio cómodo, rápido y elegante.*

*Otro aspecto del negocio que propone el Señor De Castro: la empresa del tranvía produce en la actualidad, en bruto, \$ 6.000. Verificado el negocio, el tranvía podría producir unos 15.000 pesos. De lo cual se deduce que el municipio obtendría una suma mayor de \$ 6.000 líquidos o sea el triple de lo que le entra hoy por el mismo camino.*

*Ahora, como la empresa del tranvía debe a un Banco de la ciudad \$ 20.000 [,] con el valor de las mulas se podría cancelar esa suma quedándole al municipio algún dinero en caja.*

*No teniendo la empresa del tranvía que pagar intereses, es obvio suponer que las entradas serán mayores.*

*El contrato tendría una duración limitada, ya que el Municipio no ha abandonado la idea de llevar a cabo la electrificación [sic] del tranvía.*

*Caballeros competentes en la materia que han venido de New York, opinan que para que un tranvía eléctrico produzca resultados favorables, es preciso que haya una población de ciento veinte mil habitantes. Por otra parte la electrificación [sic] del tranvía de esta ciudad no podrá verificarse en mucho tiempo, ya que el municipio emprenderá otras obras de inminente necesidad<sup>9</sup>.*

Todo el planteamiento parece enderezado a argumentar en contra de la propuesta de electrificación que, según el estudio del logista V. H. D. Francisco Baena, tiene “un costo aproximado de \$ 400.000 oro, de toda la obra. Las líneas serían cuatro veces más que las actuales; 20 carros pasajeros y un carro más para el transporte de carnes del matadero”, con lo cual se resolvería el problema que presentaba el deficiente y antihigiénico servicio de camiones que las llevaban de ese lugar hasta las piedras del mercado.

No es raro ni ajeno a la tradición de la ciudad que todo aquello que no se avenga con lo que quieren los consejeros (sic) que se sienten dueños del poder, sea considerado como inamistoso y, por lo mismo, deba ser atacado y acallado.

La propuesta de De Castro contrariaba el propósito del que después fue el acuerdo n.º 8 de 1921. En él se determinaba la destinación de un empréstito de la nación para: “1- Extensión e higienización del Acueducto para proveer a la ciudad de agua potable abundante. 2- *Electrificación del Tranvía* y su prolongación a todos los confines de la ciudad. 3- Ensanche y modernización del Matadero. 4- Cons-

9. El Nuevo Diario, 21 de agosto de 1920, Barranquilla ... (El resto del documento está rotó)



Tranvía de mulas. Carro N.º 10. Plaza de San Nicolás, 1922.

trucción de una planta de gas”<sup>10</sup>. Ésa puede ser la razón que explique por qué la virulenta reacción en contra del tranvía de gasolina.

Yo sigo pensando que es una vergüenza seguir manteniendo un servicio de tracción animal para esta ciudad que crece con las horas. Cabe decir a mis lectores que cuando las mulas arrastraban los primitivos carros del tranvía en Barranquilla, en esos mismos días, el 12 de marzo de 1890, se inauguraba el primer tranvía eléctrico del mundo entre Tamaulipas (estado de Nuevo México) y Laredo (Texas). El de Río de Janeiro se dio al servicio en octubre de 1892<sup>11</sup>, y el de Lima en 1904.

Como se puede ver, en materia de transporte, Barranquilla no estaba entre las primeras ciudades en cuanto a los avances del progreso. De hecho, avances como el tranvía de sangre ya habían sido implementados en Bogotá desde el 25 de diciembre de 1884 y en Medellín en 1887.

Más recientemente, en 1910, Cali y Bogotá nos ha dejado rezagados al poner la primera en funcionamiento su tranvía de vapor, en tanto que la capital del país ha dado el salto a la electrificación de su sistema de transporte.

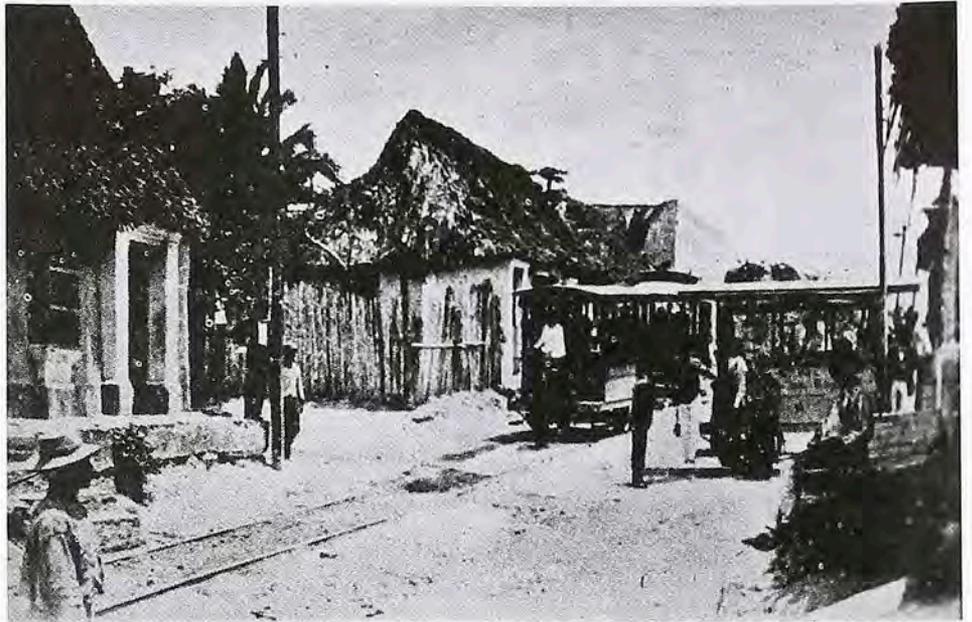
Hasta en esto, Cartagena fue primera. El hecho de estar radicado el poder político en la ciudad de Cartagena, que fungía como residencia del presidente de la república, sede real y simbólica del poder nacional, hace que sea apenas lógico que la asamblea de la ciudad capital del Estado proveyera para ella una solución de transporte antes que la de otra ciudad de menor categoría y peso político con la que, como lo revelan las tensiones entre Barranquilla y Cartagena, disputaba la preeminencia portuaria. La existencia de un tranvía de mulas en Cartagena antes de mayo de 1890 queda al descubierto en esta nota periodística que aún conservo:

**TRANVIAS**<sup>12</sup> *Acabamos de llegar de la ciudad heroica, de la invicta Cartagena. Hemos contemplado con placer indefinible la grandiosidad de sus murallas, San Juan de Dios, completamente reedificado debido a los esfuerzos de nuestro amado y dignísimo obispo Monseñor Eugenio Biffi; el Parque Fernández Madrid, que aunque pequeño es de buen gusto, elegante; el Pie de la Popa; el Cabrero, el Púlpito de la Catedral que es de un mosaico prodigioso de todos los mármoles del mundo; estamos seguros que es el mejor de América [...]*

10. Adolfo Sundheim, “Vocabulario costeno”- Gas U., (incorrectamente por petróleo).

11. La cuestión es explicable a partir del hecho de que los tranvías eran la incorporación de las tecnologías de ferrocarriles a los sistemas tradicionales de locomoción urbana. En consecuencia, si solo hasta el 31 de diciembre de 1870 se incorporó el ferrocarril a la plataforma tecnológica de la ciudad, es apenas obvio que el tranvía tuvo que ser un desarrollo posterior a aquél.

12. El Promotor, 24 de mayo de 1890.



Cruce del tranvía en una de las calles de La Arenosa. Tomado de Barranquilla Gráfica, núm. 194, abril de 1979.

*Volviendo a Cartagena, lamentamos que al cuadro que hemos bosquejado no corresponda el Tranvía que hoy existe allí, el que comparado con el de otros puntos que conocemos, es apenas una caricatura.*

*Desearíamos que el inteligente, activo y laborioso Señor Francisco J Cisneros, hiciera un contrato con el Gobierno para construir allí un Tranvía igual al que ha hecho aquí. Sí, aquí en Barranquilla, la ciudad del progreso, de la actividad, del comercio, del adelanto y del movimiento. El Tranvía de Barranquilla es magnífico, superior, excelente, espléndido. Los carros de primera clase son construidos a todo lujo y a todo costo<sup>13</sup>.*

*Esta ciudad debe estar agradecida a los esfuerzos progresistas del Señor Francisco J Cisneros.*

*Cartagena nos interesa mucho, muchísimo.*

*Cartagena es una de las más hermosas ciudades de Colombia y América. Cartagena debe dar ejemplo de lo grandioso, de lo bello, de lo elegante, de lo magnífico, de civilización, de cultura; debe, en fin, ser consecuente con sus precedentes, a sus sacrificios, a su heroísmo, a su gloria, a la belleza y gracia de sus damas y a la ilustración de sus hijos. L. G. P.*

Aun hoy, nosotros seguimos amarrados a este servicio vetusto y pintoresco, si bien “la Junta Administradora se ocupa activamente de cambiar el anticuado sistema de mulitas, por cualquiera otro de los sistemas modernos de tracción concordantes con el progreso y engrandecimiento de esta hermosa ciudad”<sup>14</sup>.

Por eso me pareció desproporcionada la reacción de la prensa conservadora de la ciudad frente al tema del tranvía, a menos que, como dije antes, los hechos se coloquen en relación con dos circunstancias. Una de ellas, el debate público que se le hacía al administrador de la aduana, de origen y militancia conservadora, y el hecho de que el ilustre señor don Alberto Chewing, junto con ilustres logistas y miembros del directorio municipal liberal, hubiera suscrito una carta de protesta en contra de la resolución de fecha 28 de agosto de 1920 expedida por el gobernador de Bolívar, general Jerónimo Martínez Aycardi.

13. Este texto sugiere, tal como lo confirman las estadísticas del mes de mayo, que sí existían unos carros dotados de acuerdo con la categorización del tráfico de PASAJEROS de PRIMERA CLASE o de SEGUNDA CLASE. Es evidente que el tráfico de PRIMERA CLASE era significativamente mayor que el de SEGUNDA.

14. Alberto Chewing, Carta dirigida al director de El Nuevo Heraldo de la Costa, 4 de septiembre de 1920.



Tranvía de mulas. Cruce calle de Jesús con Aduana, 1920. Tomado de Barranquilla Gráfica, núm. 194, abril de 1979.

Tarea ingrata ésta la del periodista que cree que está contribuyendo a amistar el Estado con la sociedad al poner de presente lo que estima que son los logros y las metas de una administración pública, excepcional dentro de una tradición improvidente y manirrota, y lo que propicia es lo contrario. Un debate en el concejo acerca de los veinte mil dólares que el municipio adeudaba al Banco Dugand por cuenta del préstamo que recibió para comprar el tranvía<sup>15</sup> y la denuncia que en ese mismo informe hace el concejal Pichón sobre la existencia de una frondosa burocracia municipal.

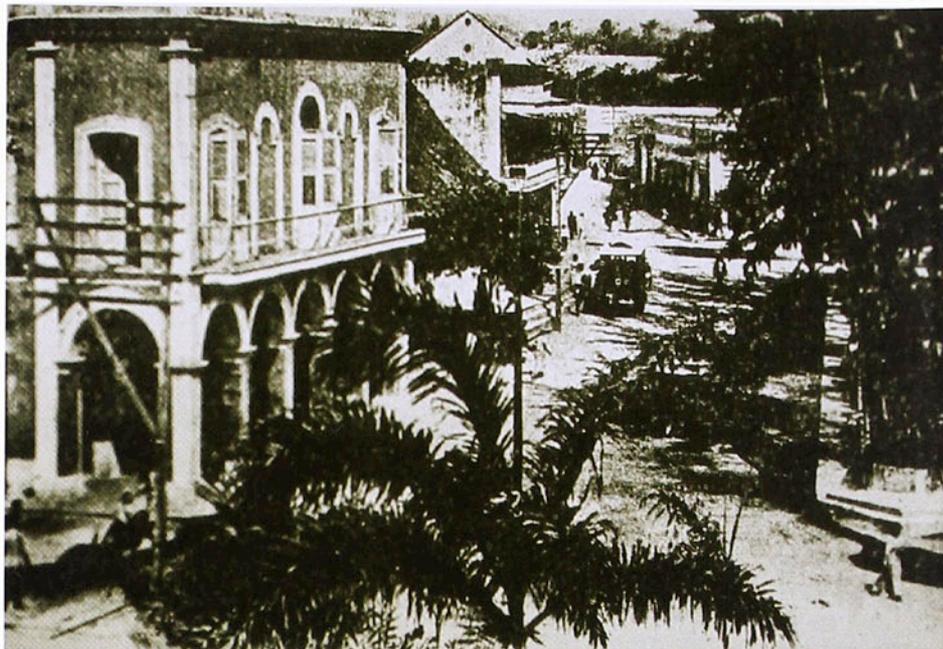
Esto último parece que tiene que ver con el escrito del 10 de julio en el que yo reseñaba que la nómina de la Empresa del Tranvía de Barranquilla estaba conformada por "5 inspectores, 15 conductores; 9 brequeros; 1 carpintero; 1 herrero; y 1 ayudante; 8 hombres que hacen constantemente la limpieza del patio y cuidan de las mulas, y 5 trabajadores en las calles encargados de la composición de las líneas". Seguramente que es así por cuanto, en el mes de septiembre, don Alberto, para salirle al paso a las maledicencias sobre la nómina del tranvía, puso a disposición de todo el mundo el *roll* de la empresa para que allí constatará lo que fuera del caso en relación con el número de empleados y su asignación o sueldo. Para confirmar nuestras sospechas, el día anterior a la visita del prefecto provincial a las instalaciones del tranvía, el señor presidente de la junta administradora de la empresa y presidente del concejo, don Arturo Aycardi de Castro, anunciaba, en carta que había remitido al director de El Nuevo Diario<sup>16</sup>, la supresión de puestos administrativos como los de secretario privado del presidente, revisor, citador, veterinario, contador, secretario del auditor, escribiente, tenedor de libros, y la rebaja del sueldo del administrador cajero, para obtener un ahorro neto de \$535.00 mensuales luego de asignar funciones de secretario/contador a un solo empleado que tiene la obligación de llevar la contabilidad, y de distribuir las tareas de escribiente entre los dos liquidadores.

A renglón seguido escribió el presidente de la junta: "excitase al señor administrador de la Empresa para que sin perjuicio del buen servicio, reduzca, al ser posible, el número de empleados subalternos del tráfico"<sup>17</sup>.

15. Tomas Emilio Pichón, concejal. Informe de comisión sobre el estado del fisco municipal.

16. Arturo Aycardi de Castro, presidente de la junta administradora del tranvía, 14 de octubre de 1920.

17. Ibidem.



Tranvía de mulas, callejón del Progreso, 1896-1910. Tomado de Barranquilla Gráfica, núm. 194, abril de 1979.

Difíciles de entender los políticos, salvo que en la interpretación de sus actuaciones se aplique la lógica de los negocios, la de las conveniencias partidistas o ambas. Las elevadas nociones del pensamiento nada tienen que ver con lo que hacen, aunque sí mucho con lo que dicen.

En la sesión del 19 de octubre, conocido el anterior informe, el presidente del concejo, conformado por mayorías liberales, informó que “la Junta Administrativa del Tranvía [...] no puede celebrar sesiones, porque algunos de sus miembros están ausentes y los suplentes no van a dichas sesiones”<sup>18</sup>, ante lo cual, el concejal Pichón, el mismo que hizo públicamente una exposición acerca de la situación financiera del municipio, presentó renuncia como miembro principal de dicha junta.

Algo debió de pasar en esas cuatro semanas, pues el informe rendido al concejo por la comisión conformada para el efecto, en la sesión del miércoles 24 de noviembre de aquel año concluía que, en relación con el tranvía, “las cuentas están correctas y sobran dos empleados”<sup>19</sup>.

Muchas otras cosas estaban pasando que tenían incómodo al prefecto. Por un lado estaba el sofoco que hacía dentro del Reo donde nos apretujábamos con el conductor, él, su secretario, el personero municipal y el visitador fiscal. Todos de blanco estricto, con saco, corbata y sombrero de fieltro, metidos en aquel armatoste que parecía un cajón metálico con vidrieras. Un bochorno normal en cualquier otro día a las catorce y media horas en Barranquilla, pero que el aguacero que se había desgajado a eso de las diez de la mañana hacía particularmente caliginoso.

A pesar de los bocinazos, el automóvil avanzaba muy lentamente en medio de las calles. No era para menos, porque, además de los lodazales en los que en dos oportunidades se enterraron las gomas del carro que había puesto a nuestra disposición el general Eparquío González, el tren de carga y pasajeros que hacía la ruta entre Puerto Colombia y la ciudad estaba por llegar. El ajetreo de pasajeros que pujaban por obtener los servicios de un autobús o un coche de

18. La Nación, martes 19 de octubre de 1920.

19. La Nación, 25 de noviembre de 1920, pág. 4.<sup>a</sup>

motor, o de un guacal de a caballo, los cotereros que se disputaban la oportunidad de bajar desde los vagones las maletas, baúles y arcones que luego apilaban en los andenes obligando a los transeúntes a caminar por la calzada, los vendedores y vendedoras que invadían el resto del espacio, creaban una situación mucho más sofocante.

Por el cruce del callejón de La Luz, que ahora llaman de la Aduana y antes de Las Viejas, bajaba un carro del tranvía de los que tienen como techo “el plafón azul” que no sabemos por qué nos produce risa. Son como tortugas sin concha. Todavía no he podido entender cómo hay quienes dicen que “es sabroso viajar en ellos porque se va más fresco”<sup>20</sup>. No alcanzo a imaginarme cómo resolvieron el predicamento los que rodaron en él durante el aguacero de esta mañana.

Para colmo de males, los andamios de la construcción del vecino Edificio en donde poco después entraría a funcionar la aduana nacional y a cuya inauguración el padre Carlos Valiente esperaba que viniera el presidente de la república, congestionaban aún más el ambiente e igualmente hacían improductivo el esfuerzo del conductor de seguir pidiendo paso a las buenas o a punta de madrazos —asunto acerca del cual le habían llamado la atención al chofer del general González— como que estaba acostumbrado a utilizar un vocabulario igualmente soez en su papel de mayordomo de las fincas que explotaba su patrón en Usiacurí, en donde el gobierno departamental estaba negociando un contrato con los señores Santodomínguez y Urueta para la explotación comercial de un hotel y de las aguas medicinales de esa población.

No quedaba más remedio que resignarse. Tarde o temprano llegaríamos a la oficina desde donde despachaba el administrador del tranvía, don Alberto Chewing.

La otra razón de la incomodidad que experimentaba el prefecto provincial tenía que ver con el ominoso proceso al que habían sometido al poeta Miguel Moreno de Alba, actual administrador de la aduana posesionado desde septiembre de 1918.

La ciudad reclamaba una pronta solución al problema del almacenamiento de los millares de bultos de mercancías que mal se acumulaban. El monumental proyecto adjudicado al arquitecto inglés Leslie Arbouin, quien había abierto un almacén de materiales de construcción en el número 28 del paseo Colón<sup>21</sup> y que iba a ser la sede de la aduana nacional, aún no estaba concluido. En aquel año los fardos provenientes del extranjero habían llegado a más del millón, lo que obligó al señor don Miguel Moreno de Alba, administrador del servicio, a tomar medidas de urgencia, algunas de las cuales estaban por fuera de los lineamientos reglamentarios, como el de habilitar los patios del concesionario del ferrocarril en La María, y otros, para efectos de su almacenamiento y aforo. Así lo reconoció el mismísimo presidente de la república, señor Suárez, en carta de respuesta a Félix Salazar e Hijos, de Manizales, empresa que hacía eco a los infundios que propalaba el general Aurelio de Castro<sup>22</sup>: “Rápidamente se han construido bodegas en estos días; se han tomado locales en arrendamiento; se ha establecido un turno riguroso; se han impuesto derechos especiales de almacenamiento para las mercancías que no se retiren oportunamente después de reconocidas...”<sup>23</sup>.

A pesar del apoyo presidencial, o quizá por eso, la burocracia conservadora de oposición abrió en todo el país una infamante campaña en contra de aquel servidor de cuya probidad toda la ciudad tenía certeza absoluta. Así lo confirmarían

20. La Nación, sábado 26 de agosto de 1921.

21. La Nación, 26 de julio de 1921.

22. El Nuevo Diario, 2 de julio de 1920.

23. El Nuevo Diario, 8 de julio de 1920.



Tranvía de mulas pasando por los portales de la casa de don Clemente Salazar. Tomado de Barranquilla Gráfica, núm. 93, diciembre de 1969.

los investigadores... aun después de que, luego de un año, el mismo general don Aurelio de Castro la emprendiera en su contra acusándolo de participar con Gilberto Lozano en actos dolosos de sustracción de mercancías en provecho propio<sup>24</sup>. El tiempo se encargó de aclarar la infamia, tal como estábamos seguros que ocurriría.

Utilizando la recién adquirida Remington Typewriter que me vendieron a un buen precio en el local de J. V. Mogollón que se anuncia en la calle del Comercio entre la avenida 20 de Julio, que antes llamábamos callejón de la Niña China, y el callejón del Cuartel, había tenido la oportunidad de referirme a ese proceso, y con el director de El Nuevo Diario, el señor Héctor Parias, atendiendo a lo que aconseja la prudencia en política cuando el campo del adversario se divide en bandos irreconciliables, habíamos hecho causa común no atacando a un ciudadano honesto como muy pocos se han dado por estos lares; eso nos acercaba al presidente Suárez y nos fue de mucha utilidad para cultivar la amistad con su sucesor, Pedro Nel Ospina, por quien el director Parias llegó a tener especial simpatía y aprecio.

Para los viejos comerciantes de la plaza, la de Moreno de Alba había sido una decisión igual a la que se tuvo que implementar en febrero de 1890, cuando hubo necesidad de habilitar almacenes particulares para guardar y aforar las mercancías que no alcanzaban a ser estibadas en los patios de la aduana. Nadie recordaba que en aquel año, el 11 de febrero, se hubiese abierto investigación criminal contra el administrador de la época la tarde en la que “la máquina de vapor N.º 6, traída de Puerto Colombia, [...] hizo viajes arrastrando carros desde la Compañía de Transportes a la casa de calicanto arrendada a los señores Pardey & Cía., de manera que el camino de rieles de la [sic] Tranvía se estrenó [sic] con máquina de fuego y conduciendo carros con cincuenta fardos cada uno de ellos”<sup>25</sup>. Entonces, ¿a qué venía esta infame campaña en contra del poeta Moreno de Alba por cuenta de sus propios copartidarios? Tal parece que el odio de los godos hacia el presidente Suárez se trasladaba a sus protegidos a tal grado que daba hasta para que periódicos doctrinariamente conservadores irrespetaran al primer magistrado<sup>26</sup>.

24. El Nuevo Heraldo de la Costa, 31 de agosto de 1921. La Nación, “Los Asuntos de la Aduana. Habla Don Gilberto Lozano”, 7 de septiembre de 1921.

25. El Promotor, 15 de febrero de 1890.

26. El Nuevo Diario, jueves 8 de julio de 1920. Dice El Heraldo de la Costa en su edición del sábado (10 de julio de 1920) que en días pasados se sorprendió a unos Guardas de la Aduana en un hecho delictuoso, por lo que fueron destituidos inmediatamente. Y agrega el colega: “Nosotros creemos que los Guardas mencionados están ya en estado de merecer un telegrama de elogios de Don Marco Fidel Suárez, Presidente de la República”.



Tendido férreo. Edificio de la Aduana Nacional en construcción, enero de 1922. Tomado de José Ramón Vergara y Fernando E. Baena, *Barranquilla. Su pasado y su presente*, t. 1, Barranquilla, 1922.

El asunto no era solamente con el vate costero<sup>27</sup>, sino también en contra de los concesionarios de la Lotería de Bolívar, cuyo sorteo del sábado 13 a las once del día se había efectuado, como era la costumbre, en la sodería —casino o servicio de garapiñas<sup>28</sup>— de don David Pereira, llamada La Mina, que funcionaba “en la casa de esquina en que había vivido cuarenta años el general Francisco J. Palacio”<sup>29</sup>, esquina del callejón de Progreso con el paseo Colón, diagonal a la casa que fue de don Bartolomé Molinari, y que llaman de “El Cañón Verde”.

El prefecto había asistido al sorteo, como era la costumbre, incomodado por los comentarios y las diatribas que se hacían en contra de quienes administraban las rentas de lotería en el departamento del Atlántico. Para él no resultaba convincente por qué los diputados y el gobernador insistían en crear la Lotería del Atlántico y, en consecuencia, en no adjudicar un contrato ad referendum a los actuales privilegiados<sup>30</sup>, los señores Noguera & Zubiría, quienes habían demostrado ser eficientes en el manejo del negocio. Corrían los rumores de que, luego de aprobado el presupuesto, el gobernador convocaría a sesiones extraordinarias a los diputados, para lograr sacar adelante su proyecto de crear una empresa de lotería propia para el departamento, cuya administración sería entregada en concesión mediante licitación.

En la ciudad era sabido que Noguera & Zubiría estaban dispuestos a otorgar en préstamo al departamento \$50.000,00 oro, que serían utilizados en la construcción del colegio “de Barranquilla”<sup>31</sup>, siempre y cuando la administración firmara el contrato de concesión a su favor.

La sospecha de que en el conflicto alrededor del tema de la lotería existían otras motivaciones muy cercanas a intereses comerciales afectos a los gobernantes seccionales tenía su fundamento en el hecho de que en la ciudad había un acuerdo sobre las ventajas que existían para el departamento al contratar con los dueños de la Lotería de Bolívar. Esos beneficios estaban a la vista. Uno de ellos era su buen nombre y crédito: “el buen crédito de esa lotería es Nacional, lo tiene en

27. Natural de Juan de Acosta.

28. Bebida refrescante preparada con la cáscara de la piña, hielo y agua azucarada.

29. Pedro M. Benito Revollo, *Mis memorias*, pág. 283.

30. Concesionarios.

31. El Nuevo Diario, 23 de octubre de 1920.



Arturo de Castro (el primer chofer y la primera patente). Tomado de Barranquilla Gráfica, núm. 195, julio de 1979.

todo el país y aun fuera de él. Un billete de la Lotería de Bolívar lo descuenta cualquier Banco de Bogotá, de Medellín, de Bucaramanga. Y esto no se consigue de la noche a la mañana. Amén de la larguísima práctica que tienen en el negocio estos caballeros”.

¿Cómo pretendían los comerciantes y políticos barranquilleros emprender la aventura de armar un negocio con un mercado tan reducido? En los periódicos locales habíamos hecho público que los adversarios de Noguera & Zubiría presentaban un plan de negocios lleno de errores, pues si aspiraban a vender 10.000 billetes fraccionados en sextos, para colocar los 60.000 tiquetes en la ciudad en donde se vendía el 99% de la billetería enviada al departamento, era necesario que “todos los habitantes de Barranquilla, contando las mujeres y los niños, compraran semanalmente un sexto de billete” y los libros de la Lotería de Bolívar indicaban que en Barranquilla sólo se vendían, en el mejor de los casos, no más de 4.000 billetes<sup>32</sup>, sin contar los boletos falsificados que periódicamente entraban en la corriente circulatoria, como cuando “el Alcalde hizo detener [...] a un sujeto de nombre Cupertino Ruiz quien fue sorprendido vendiendo billetes falsificados de la Lotería de Bolívar”<sup>33</sup>.

No se entendía, pues, cuál podía ser el interés de embarcarse en la aventura de fundar una lotería propia siendo que los empresarios locales ni conocían el negocio ni poseían el buen nombre que los de la Lotería de Bolívar habían logrado construir desde 1888, el mismo año en el que Francisco Javier Cisneros empezó a ejecutar los trabajos del tendido del tranvía de Barranquilla cuyo trazado dio origen a reclamaciones por parte del concesionario ante el gobernador de Bolívar, don Enrique Román, porque el entonces alcalde, don Gabriel Martínez Aparicio, había ordenado suspender los trabajos argumentando que *la existencia de dos vías férreas en una misma calle constituía una grave obstrucción que él no podía tolerar*. Se trata del mismo general Martínez Aparicio, gobernador en 1920, el que, al posesionarse como alcalde de la ciudad en 1888, aún no había adquirido las jinetas del generalato por cuenta de su militancia en el ejército conservador durante las contiendas civiles. Era el mismo sujeto que en los días

32. El Nuevo Diario, sábado 13 de noviembre de 1920.

33. El Nuevo Diario, miércoles 29 de septiembre de 1920.



Estación de automóviles y coches de alquiler en el Paseo de Colón, 1921. Tomado de José Ramón Vergara y Fernando E. Baena, *Barranquilla. Su pasado y su presente*, t. 1, Barranquilla, 1922.

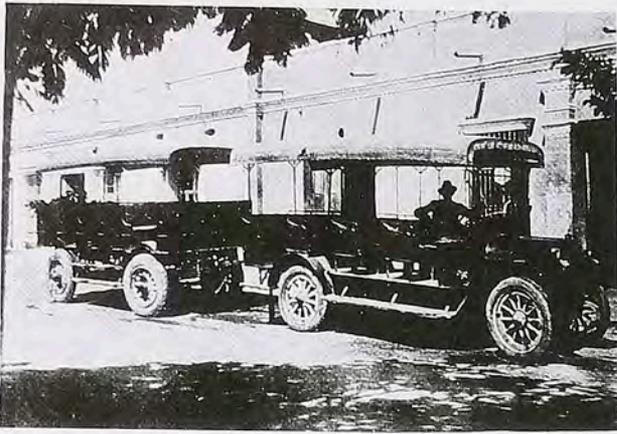
del conflicto con Cisneros, diciembre de 1889, se aprestaba a dar por terminado su solterismo y celebrar su himeneo con doña Catalina Angulo el 29 de enero de 1890 en la iglesia parroquial de Heredia, en el vecino departamento del Magdalena. Pocos son los que al final de su mandato y en vísperas de su matrimonio se dedican a armar batiburrillos, a menos que medie interés particular y superior que así lo determine.

En su queja de diciembre de 1889, Cisneros argumentaba que “en los países en donde existen tranvías hay a veces cuatro vías en una misma calle y a nadie se le ocurre la teoría de la obstrucción. La paralización me causa graves perjuicios y ruego a Usía se sirva ordenar lo que corresponda en protección de mis derechos que tengo como privilegiado en la empresa de dicho tranvía”.

La autoridad central, encarnada en aquellos tiempos en la figura del gobernador del departamento de Bolívar y en el jefe inmediato de los alcaldes, el prefecto provincial, reconvino al burgomaestre: “Empresario Tranvía de esa ciudad quejase de que se le prohíbe colocación de dos carrileras en una misma calle. Sírvase dar noticia causas prohibición, sin perjuicio de allanar dificultades cuanto posible. Caso de duda solicite dictamen Prefecto. Hay que conciliar intereses localidad y empresario en beneficio de progreso material”.

Lo cierto es que detrás del conflicto, atendiendo las conveniencias comerciales de los amigos del gobernante local, estaba la pretensión de las autoridades barranquilleras de aquellos días de que el tendido del tranvía pasara por unas calles y no por otras.

En su propósito se apoyaban en la vaguedad del texto de un contrato pactado con Juan Bautista Abello en 1881, en el que se diferían al consenso las definiciones técnicas que dieran cumplimiento al objeto de “construir un tranvía de carriles de hierro, servida por fuerza animal, de vapor o por la electricidad que recorra las calles comerciales de la ciudad de Barranquilla, i las ponga en fácil comunicación con las estaciones de los vapores de las compañías fluviales, con la del ferrocarril i telégrafo de Bolívar i con la Aduana de la misma ciudad”.



Servicio de bus articulado, 1922.



Bus articulado (Foto Heumann), Barranquilla (c 1922).

De ahí el origen del conflicto que hubo de ser resuelto, en ambos casos, con la intervención del gobernador del departamento<sup>34</sup>. Lo de 1889 y lo de aquel mes de octubre de 1920 no dejan de inquietar por la continua inquina que demostraba el general Martínez Aparicio en contra de la Empresa del Tranvía. A pesar de los años.

Como si el ambiente no estuviera suficientemente conmocionado, en la Asamblea se ventilaba el tema de las rentas de licores con discursos de altísimo contenido moralista<sup>35</sup> que propugnaban que el monopolio estuviera en manos del Estado como una forma de controlar la descomposición social imputable al consumo de alcohol. Así lo demostraba el hecho de que en las noches del sábado 2 y el domingo 3 de octubre de 1920, se reportaron sesenta arrestados en incidentes relacionados con la embriaguez<sup>36</sup>. Según los opositores de la iniciativa de llevar las rentas a remate, no era moralmente aceptable que tal capacidad de daño estuviera en manos de particulares<sup>37</sup>.

Aún recuerdo que en ese mismo día, el 22 de agosto, ocurrió el incidente en el que murió Sebastián Bula a manos de Alfredo de la Hoz, cuando de regreso de una cacería desde Soledad decidieron tomarse unos tragos en la casa de Emilia Pino y luego en la de Francisca Carrat, ubicada en la esquina de la calle de la Consolación y el callejón de Vesubio. En medio de una discusión entre borrachos, De la Hoz asesinó de un tiro de escopeta a Bula<sup>38</sup>, suceso que reforzaba los argumentos de los guardianes de la moral pública para justificar sus pretensiones reformistas en el seno de la Asamblea del departamento. Para terminar de complicar las cosas, ante las pruebas de parcialidad por parte del mandatario seccional, desde El Nuevo Diario hubimos de recordarle al público que el general Martínez Aparicio había sido empleado de la Empresa de Rentas de Licores hasta la víspera de su posesión como gobernador del departamento<sup>39</sup>. La alharaca que se armó fue de tal tamaño, que obligó a que matizáramos el alcance de nuestra invectiva.

De verdad que todas estas coincidencias resultaban poco comunes. Parecía que todos los problemas estuvieran juntándose, entre ellos la cruzada que había emprendido don Andrés Manuel Benito Revollo, hermano del hoy ausente por las

34. J. Moisés Pineda Salazar, "Aprendiendo acerca del Transmetro", diario La Libertad, 8 de septiembre de 2004.

35. Paco Lince, "De la Asamblea", en El Nuevo Diario, viernes 29 de octubre de 1920.

36. La Nación, 5 de octubre de 1920.

37. El Nuevo Diario, sábado 13 de noviembre de 1920.

38. El Nuevo Diario, martes 7 de septiembre de 1920.

39. El Nuevo Diario, martes 26 de octubre de 1920.

tierras de Mompós, el presbítero doctor Pedro María Benito Revollo del Castillo, en contra de la utilización de mulas matadas o demacradas, que se daba simultáneamente con el hecho de haber constituido éste, en asocio con don Senén S. Barrios, en la Notaría Primera del Circuito de Barranquilla, a cargo de don Dalmiro Luciano Donado, una empresa dedicada a las actividades “de comercio, y especialmente la movilización de carga, equipajes & ”<sup>40</sup> y que estaría dotada de equipos motorizados<sup>41</sup>. Resultaba simpático ver cómo el gobernador se rodeaba de aurigas, emboladores y choferes para defenderse de aquéllos, defendiendo los intereses de éstos.

Para terminar de malear el ambiente de aquella tarde del mes de octubre, existía un profundo disgusto entre el empresariado barranquillero y en una parte muy importante de la dirigencia política local, que alcanzaba a expresarse en el hemisiciclo del Congreso a través de la vocería de don Pedro Juan Navarro<sup>42</sup>.

El desagrado tenía que ver con la resolución expedida por el gobernador de Bolívar, el antedicho Jerónimo Martínez Aycardi, con quien era solidario el del Atlántico, el general Gabriel Martínez Aparicio, por medio de la cual se prohibía toda clase de ritos religiosos o profanos, aun en los sepelios, distintos de los expresamente aprobados por la autoridad eclesiástica. Era una medida que afectaba el derecho de los masones para celebrar sus ceremonias exequiales de acuerdo con el rito escocés, cuestión que en desarrollo del principio convencional de “una Chiesa libera in uno stato libero” no solo violaba la Constitución del país, sino que excedía los alcances del tratado concordatario pactado con la Santa Sede<sup>43</sup>.

La masonería local, que tenía profundas raíces en el comercio, en la industria y en la política barranquilleras, y que lideraba proyectos de inmensurables implicaciones para el sostenimiento de la ciudad, como eran la habilitación de las Bocas de Ceniza para el ingreso de naves que la convertiría en un verdadero puerto marítimo, el impulso a proyectos de crecimiento urbano hacia el noroccidente, el agenciamiento de créditos para financiar la instalación de redes telefónicas, de agua potable y alcantarillado, se sentía injustamente agredida por la resolución emitida por el mandatario bolivarense y que repetía los sucesos que ya se habían dado en 1904 en Barranquilla. En aquel año, por cuenta del señor presbítero doctor Benito Revollo, se protagonizó un incidente similar:

*En vista de la generosa actuación de la Masonería y sobre todo de los miembros de esta Resp. Logia “El Siglo XIX N.º 24” fue por lo que se consideró un exabrupto la petición de suma intransigencia que hiciera un Levita en 1904 ante el Ayuntamiento de esta libérrima ciudad capital, en el sentido de prohibir por disposición especial el funcionamiento de logias masónicas como la Siglo XIX en el perímetro de la ciudad. Y esta petición se formulaba precisamente cuando se levantaba con fondos propios el admirable templo masónico para aquella época desde luego. En lo que estaban empeñados masones tan meritorios como Federico Falquez, Francisco Baena y J. M. Verano.*

*Mozo aún ocupaba asiento en dicho concejo municipal el fervoroso masón Francisco E. Baena<sup>44</sup>. Con palabra fácil y convincente demostró la intolerancia del sacerdote proponente. Como la era que propiciaba el gobierno que ya presidía el general Rafael Reyes, era de paz y de*

40. Protocolos Notaría Primera de Barranquilla, escritura núm. 1500 de 1920.

41. Siete años después, don Andrés Manuel, ejerciendo sus funciones de prefecto provincial, daría fin al uso de las mulas en el transporte público de carga y pasajeros en Barranquilla.

42. El Nuevo Diario, sábado 6 y jueves 11 de noviembre de 1920.

43. El Nuevo Diario, sábado 2 de octubre de 1920.

44. Francisco Baena es el mismo autor de los estudios acerca de la electrificación del tranvía en 1911.



Panorámica del Parque de los Fundadores, Bulevar Central (1921). Tomado de Barranquilla Gráfica, núm. 179, Barranquilla, abril de 1977.

*entendimiento, el prefecto de la provincia don Juan Campo Serrano, serenó los ánimos y contribuyó a que se encarpetara el desafuero del misionero*<sup>45</sup>.

En aquellos días de 1920, el *desafuero* corría por cuenta del gobernador de Bolívar, y su colega del Atlántico hacía la vista gorda.

Las dificultades económicas que vivían la ciudad y el país contrastaban con las dinámicas de los capitales extranjeros en busca de ocasión y lugar para ser invertidos, lo que despertaba en la dirigencia barranquillera las expectativas que le permitían soñar con los ojos abiertos en una “nueva ciudad moderna” que se construiría más hacia el noroccidente de los terrenos del tanque del acueducto, en los predios de las fincas de El Prado<sup>46</sup> y El Recreo. Era la oportunidad para financiar el proyecto de habilitación de las Bocas de Ceniza para facilitar el acceso de buques de gran calado y, de paso, recuperar para el mercado inmobiliario los terrenos del otro lado del Caño, de La Isla, todo ello con recursos de empréstitos extranjeros, con la alícuota que nos correspondía de lo que recibiría Colombia como indemnización por la separación de Panamá y con el concurso de una parte del producido de la aduana local. No era justo que los ingresos de la que era la alcabala más productiva del país, no se vieran reflejados en el mejoramiento de la ciudad, independientemente de lo que pensarán en Bogotá y lo que complotaran en nuestra contra con los vecinos de Cartagena.

Para cualquier prefecto provincial estas peloterías entre privilegiados, empresarios no vinculados a dichas concesiones y gobiernos, en medio de una crisis económica generalizada, estaban en el orden del día. Y, en más de una oportunidad, se veían envueltos en ellas más allá de lo conveniente por su condición de agentes del gobernador, de intermediarios entre los gobiernos locales y departamentales y por ser socios o amigos personales o políticos de los actores involucrados en el conflicto. ¡Ah de enredos los de aquellos días de 1920...!

La ciudad despertaba a una nueva era y todo lo que acontecía era el preludio del nuevo parto, muy similar al de 1890.

45. Julio Hoenigsberg, “Cien años de historia masónica de la Res. Log. “El Siglo XXI N.º 24-1”, Barranquilla, 1964.

46. El 12 de marzo de 1890 don Karl C. Parrish, Enrique de la Rosa, F. Harvey y W. D. de Bonard habían constituido la Compañía Urbanizadora de El Prado. Contaron con la participación del arquitecto paisajista y urbanista Ray Floyd Wirrick.



Mercado público. Calle de El Recreo. Tomado de Barranquilla Gráfica, separata Aerocincuentenario 1919-1969. Barranquilla, diciembre de 1969.

Todo se ajustaba a las nuevas condiciones de los cambios en el mundo y ese alumbramiento, como todos los nacimientos, era doloroso y sangriento.

Está visto que en tales condiciones las sociedades toman a sus mejores hombres y los ofrecen en el ara de los sacrificios. Es un ritual muy antiguo, mírese a Abraham sacrificando al “hijo de la que se rió”. En Colombia Bolívar, Núñez, y hoy el presidente Suárez; y en lo municipal los señores Moreno de Alba y Chewing, han sido esa especie de Isaac moderno que debe ser ofrecido para dar paso al nuevo orden. Así lo reconoce nuestra liturgia: “et antiquum documentum novo caedat ritui; praestet fides supplementum sensum defectui”: lo antiguo ceda su lugar a lo nuevo y que la fe provea lo que escapa a la comprensión de nuestros sentidos.

El señor prefecto sabía que la ciudad estaba viviendo unos desasosiegos entre su presente y las posibilidades de su futuro. Y que todos estos conflictos tenían que ver con ellos.

Los empresarios modernistas que empezaron su periplo urbano de la mano de la máquina de vapor en el siglo pasado, alcanzaban la cima en el momento en que el avión los arrancó del suelo<sup>47</sup> y el motor de explosión creó una nueva realidad para la que la ciudad, como siempre ocurre, a pesar de las señales, no estaba preparada. Ahora venía el rompimiento.

Habían hecho una travesía en la que los coches del tranvía tirados por una máquina de vapor, en 1890, fueron el prelude de una nueva era. Treinta años después, esos mismos carros halados por mulas eran un obstáculo para el despegue a la modernización de la ciudad. Así como en 1890 se invocaban los espíritus del futuro anunciando que “los viejos vehículos de transporte mancomunan sus fuerzas, para hacer efectivo su imperio que se derrumba y la acción propulsora del vapor acallará sus deseos”, en 1920, respecto de la electrificación del tranvía se predecía que “como el Señor Chewing, que sí sabe de estas cosas, está interesado por la pronta realización de esa obra de inaplazable urgencia y tan necesaria en esta ciudad cuyo progreso crece hora por hora asombrosamente, puede confiarse en que ella será efectuada”<sup>48</sup>.

47. J. Modesto Rivera Ibarra. “Los gobernadores del Atlántico”, agosto 1941: El general Martínez Aparicio contrató los servicios de correo aéreo subvencionando a la Skadta e inauguró el transporte a Cartagena y Montería haciendo el primer viaje en avión.

48. El Nuevo Diario, núm. 582, sábado 10 de julio de 1920.



Bus en Barranquilla. Colección particular.

Sí, porque Barranquilla tuvo un tranvía de vapor.

Así lo prueban documentos que he podido conocer. En uno de ellos, Vicente Lafaurie, administrador interino del Tranvía, o Ferrocarril Urbano de Barranquilla, se quejó ante el señor gobernador del departamento de Bolívar<sup>49</sup> por actos lesivos para la empresa cometidos por la policía de este distrito

*[...] además de otros hechos ejecutados antes por ella contra la empresa del tranvía, y a los cuales se les puso oportuno remedio por esa Gobernación, recientemente se han ejecutado por la misma policía, otros de la misma naturaleza, y, voy a hacer una narración completa de ellos, a efecto de que se prohíba su repetición. [...]*  
*El once del mes de Abril próximo pasado, corriendo el tranvía su ruta en la calle Obando, un Alguacil le intimó al conductor una orden que había recibido del Señor Alcalde, a efecto de que ni en dicho día ni en el siguiente, la máquina pasara con su carro por la cuadra de la calle Obando donde estaba la casa del carpintero Francisco Suárez, quien se hallaba gravemente enfermo. Por esto el encargado del tráfico —primeramente— y después yo, acudimos al Señor Prefecto<sup>50</sup>, para que, en consideración á la ilegalidad e inconveniencia de la orden dictada por la Alcaldía; le pusiese remedio; y al decir verdad, debo confesar que el Señor Prefecto nos ofreció hablar con el Señor Alcalde, con el propósito de que la antedicha orden no se cumpliera. Pero sucedió que, en el día siguiente, el Domingo doce por la mañana, cuando el Tranvía Imperial recorría su línea, y obedeciendo la orden del encargado del Tráfico, pasaba por la casa del enfermo, poniendo todo el esmero posible en que los carros no hicieran ruido, el Alguacil hizo parar la máquina y le dijo al conductor que el Señor Alcalde le prevenía que no volviera a pasar por [esa] cuadra; porque el enfermo se había agravado; y cuando la máquina pausadamente había recorrido alguna distancia, el Alguacil desde lejos, y a gritos, le manifestó al conductor, que ya sí podía volver a pasar porque el enfermo acababa de morir. De manera que si esto no hubiera*

49. Henrique L. Román era el gobernador. De su posesión da cuenta El Promotor en su entrega del 27 de diciembre de 1890.

50. Diego J. de Castro era el prefecto provincial de Barranquilla. Posesionado el 1.º de enero de 1891. El Promotor, en su edición del 3 de enero de 1891, lo describe como “un hombre honrado que no tiene ‘odios ni enconos políticos’ que es estimado generalmente [y que] está en capacidad de hacer muchos bienes y evitar muchos males”. Su primer suplente, nombrado por el gobernador Román, era Próspero Carbonell. El segundo suplente Evaristo Obregón. Los alcaldes estaban sometidos, en primera instancia, a la autoridad de los prefectos provinciales y éstos a la de los gobernadores.

*ocurrido, o si Suárez hubiese proseguido enfermo, la población de Barranquilla por muchos días habría quedado sin el servicio del Tranvía*<sup>51</sup>.

Sí, amigos, en Barranquilla tuvimos un tranvía servido por una máquina de vapor que, según la prensa de la época, se había puesto a prueba el 27 de octubre de 1890<sup>52</sup>, y no en la noche del sábado 26 de abril, como afirma don Miguel Goenaga, apoyándose en don Abel Carbonell. Tampoco he encontrado información acerca de por qué mi colega don Miguel insiste en que en la noche de la inauguración del tranvía de vapor, al pasar por la cuadra donde está el almacén Rosado & Co., el señor Julio de Castro, al sacar la cabeza por una de las ventanillas, sufrió un golpe contra el poste telegráfico y perdió una oreja en consecuencia<sup>53</sup>. Los periódicos de la fecha describen así la locomotora del Tranvía de Barranquilla: “Es bella, elegante, sólida y fuerte. Tiene 13 pies 3 pulgadas de largo; 7 pies 4 pulgadas de ancho y 11 pies de alto. Está numerada con el elocuente número 10.854. Construida por la famosa casa Baldwin & Cía. de Filadelfia nada deja que desear [...] Se está armando la otra locomotora y se aguardan *los nuevos carros imperiales*”.

La dicha máquina de vapor arrastraba, pues, *carros imperiales* que tenían dos pisos y las siguientes dimensiones: largo, 30 pies; ancho, 6 y medio pies; alto, 15 pies; capacidad para 66 personas, y fueron importados por el concesionario. Así fue registrada la noticia:

*El Vapor “Professor” ha traído elegantes Carros Imperiales para el Tranvía de esta ciudad, además materiales para nuestro ferrocarril y para el Gran Muelle de Puerto Colombia [y] carros Imperiales para el Tranvía están armados y pronto prestarán importantes servicios al público. A lo elegante unen lo bello y sólido y son, sin exageración alguna, de lo mejor que hay en esa clase de construcciones en toda la América y Europa. Es de estimar al Señor Cisneros por este nuevo medio de locomoción que nos brinda y que es verdadero embellecimiento y positiva ventaja para esta población*<sup>54</sup>.

Era un hermoso espectáculo ver circular por las calles de la ciudad la máquina trepidante con sus pasajeros que entonces pagaban, quién lo creyera, la siguiente tarifa<sup>55</sup>: “Pasaje de un adulto: 10cs.<sup>56</sup> Un niño hasta 10 años pagará la mitad del pasaje \$0.05cs. De esa edad en adelante pagará pasaje entero. SE EXPENDERÁN TIQUETES ASÍ: Un paquete de 25 tiquetes para adultos \$2.00. Un paquete de 12 para adultos \$1.00. Un paquete de 25 tiquetes para niños: \$1.00”.

Resulta increíble que hace treinta años el valor del tiquete de tranvía costara el doble del actual, pues no es lo corriente que ello ocurra, salvo, claro está, que intervengan hechos nuevos que justifiquen la disminución de precios. Por ejemplo, el envilecimiento de la moneda y la crisis económica; tal es el caso que explica por qué en 1906 se cobraba una tarifa de DOS PESOS por tramo en ambas líneas: La Floresta y de Jesús y se recomendaba a los pasajeros no pagar con billetes *de más de \$20*<sup>57</sup>. Otro factor es la cantidad de pasajeros. En efecto, la movilización de viajeros en los inicios<sup>58</sup> del servicio fue de 10.838 en el mes de mayo, de 15.320 en junio y de 14.128 en julio, para un promedio de siete (7) pasajeros por viaje<sup>59</sup>. En 1920, el promedio mensual de pasajeros transportados excedía los 130.000 tiquetes, con lo que puede explicarse por qué la diferencia entre una y otra tarifa, sobre todo si se tiene en cuenta que la tracción en aquella época y ahora sigue siendo la misma: las mulas.

¿En qué quedamos? ¿Era de vapor o era de mulas?

51. Registro de Bolívar, num. 854, páginas 241 y 242, febrero de 1891. Memorial presentado por el administrador interino del tranvía ante el gobernador del departamento y en contra del alcalde de Barranquilla.

52. El Promotor, 1.º de noviembre de 1890.

53. Miguel Goenaga, Lecturas Locales, Imprenta Departamental, Barranquilla, 1953, páginas 5 a 7.

54. El Promotor, 22 de noviembre de 1890. Téngase por anotado las notas de pie de páginas anteriores.

55. Reglamento dictado para los empleados de la Compañía del Tranvía de Barranquilla, Imprenta Americana, F.P. Pellet, Barranquilla, 1897.

56. Desde 1890 hasta 1897 la tarifa no varió.

57. El Promotor, jueves 31 de mayo de 1906. El administrador, Arcadio Arzuaga, “en vista de la situación pecuniaria de la ciudad, se ha dispuesto a cobrar, por tiempo limitado y desde el 1.º de junio próximo, el valor del pasaje como en años pasados, o sea dos pesos por tramo en ambas líneas” y se suprimen los trasbordos (las llamadas correspondencias en 1890).

58. Todos estos datos nos permiten afirmar lo siguiente: “El tranvía de pasajeros en Barranquilla que empezó a operar desde el 26 del mes de abril de 1890 en tres líneas o rutas, no era servido por máquinas a vapor”.

59. Si establecemos un promedio de viajes mensuales sobre la base de setenta y seis (76) días, durante treinta (30) días, hallaremos que el promedio de pasajeros por viaje es de siete (7) en el periodo analizado y de cinco (5) en alguna de los tramos o líneas. El cupo de pasajeros por carro de tranvía de mulas era de veinte (20).

Discúlpeme el lector, pues olvidaba decirle que desde su principio el servicio que prestaba el Tranvía de Barranquilla era de carácter mixto.

Así como en el mes de octubre de 1890 fue inaugurado el tranvía de vapor con carros imperiales, ya en el mes de abril de ese año se había inaugurado el servicio de mulas, según tengo anotado en mis apuntes de la prensa de aquellos días:

*Anoche se estrenó la tranvía recorriendo las líneas de fierro. En el bonito carro de pasajeros conducido por un caballo, iban una señora y dos señoritas; y a la novedad la precidían [sic] centenares de muchachos victoriando [sic] al Señor Cisneros. En la esquina de la casa de los Señores Márquez hay un poste de telégrafo. LEONIDAS HERNÁNDEZ iba trepado al estribo del carro y recibió un fuerte golpe con el poste: ¡murió en breves instantes!*<sup>60</sup>

Vaya uno a saber si el señor Leonidas Hernández muerto es el mismo Julio de Castro desorejado.

En su tarea de elaborar resúmenes de El Promotor, le escuché a don Carlos González Rubio hacer el siguiente comentario: “Siempre el progreso marchando en surcos de dolores”, al reseñar esta noticia<sup>61</sup>.

¿Cómo fue que en lugar de avanzar del vapor a la electricidad regresamos a la mula, al revés de lo que ha ocurrido en el resto de ciudades importantes de América y del mundo?

Se ha convertido en asunto muy común hablar de que la locomotora de vapor ponía en peligro de incendio a la ciudad, dado que existían muchas casas de paja a lo largo del tendido del tranvía. El primero de tales heraldos es el colega don Miguel Goenaga, a quien se ha dado por participar como suplente en la lista del partido conservador al concejo de Barranquilla<sup>62</sup>.

Al colega, convertido en socio honorario de la Sociedad de Solteros de Barranquilla en calidad de “veterano”<sup>63</sup>, le he dicho que si bien es cierto que existían casas de paja en Barranquilla, a diferencia de lo que ocurrió el 29 de noviembre en las arcadas del nuevo edificio de la Aduana —cuando se incendiaron tres pacas de algodón—<sup>64</sup>, es muy improbable que las máquinas de vapor utilizadas en el tranvía constituyeran un riesgo, puesto que, como lo registra la prensa de la época, “la máquina emplea carbón de piedra, sin que se tenga el menor cuidado; pues es sabido que al haber chispas se convierten en cenizas tan luego salgan al aire”<sup>65</sup> y, por otro lado, las estadísticas locales revelan que entre el 26 de abril de 1890 y el 21 de febrero de 1891, en Barranquilla no ocurrieron incendios asociados con la naturaleza vegetal de las cubiertas en viviendas ubicadas en el centro de la ciudad, ya que tales construcciones estaban prohibidas allí<sup>66</sup> y que tal restricción se cumplía. El único incendio que se presentó ocurrió el 28 de abril y fue registrado así: “El 28 de los corrientes las campanas tocaron a fuego. En la calle de La Cruz se quemó una parte de una cocina y fue apagado el incendio apenas comenzaba; se ignora la causa y se dice que fue descuido, dejáronse brasas”<sup>67</sup>.

Mas, sin embargo, por aquellos mismos días, don Jenaro Salazar, quien acababa de importar una maquinaria para fabricar tejas de las llamadas “francesas” o “marsellesas”, hacía publicidad a sus productos en avisos de primera página, en los que con grandes letras, como si se tratara de una noticia, titulaba: “No más

60. El Promotor, 19 de abril de 1890.

61. Archivo Histórico del Atlántico: Fondo Documental. Manuscritos de don Carlos González Rubio, 19 de abril de 1890.

62. La Nación, 22 de junio de 1921.

63. La Nación, 15 de julio de 1921.

64. La Nación, martes 30 de noviembre.

65. Este texto es importante, pues nos permite conocer del tipo de combustible utilizado, además de la leña, y que éste no representaba riesgo de incendios. Con lo cual, la hipótesis de que el tranvía de vapor fue desmontado por el riesgo que implicaba para las techumbres de paja, pierde solidez.

66. Acuerdo municipal, núm. 4 de 1889. El Promotor, 23 de marzo de 1889.

67. El Promotor, 3 de mayo de 1890.



Plazuela Ujueta y caño del mercado en 1920. Tomado de José Ramón Vergara y Fernando E. Baena, *Barranquilla. Su pasado y su presente*, t. 1, Barranquilla, 1922.

Incendios". Con ello ha venido que muchas personas establezcan una relación entre tales aparentemente titulares de primera página y el funcionamiento del tranvía para explicar por qué fue retirada la locomotora de la prestación de ese servicio. Yo ya era mayorcito en la época y entiendo que el niño que el joven Miguel era entonces haya podido ser influenciado por la campaña de don Jenaro. Una prueba de lo impresionable que es la mente infantil y de aquello según lo cual una mentira repetida mil veces se convierte en verdad.

Lo cierto es que en la inauguración del muelle de Puerto Colombia, el 15 de junio de 1893, *The Shipping List*, traducido después en *El Promotor*, da noticia de que para los doscientos invitados a tan magno acontecimiento, "en la estación del ferrocarril estaban preparados tres carros de primera clase y *dos imperiales*, de los que *se usaban en el tranvía*; y a la 1.30 p.m. el tren salió con todos los asientos ocupados y con una banda de música que tocaba aires alegres"<sup>68</sup>.

Con ello vendrían a ser creíbles las consejas que circulaban, según las cuales el concesionario, aprovechando su condición de propietario del privilegio del Ferrocarril de Bolívar, importó la maquinaria del Tranvía sacando ventaja de las exenciones tributarias decretadas a favor de la importación de equipos para ferrocarriles urbanos y, dado que ambos sistemas: tranvía y ferrocarril, tenían un ancho del tendido que los hacía compatibles, trajo máquinas y carros, los puso a funcionar y estimuló la idea de la peligrosidad de la locomotora para retirarla e incorporarla al ferrocarril ganando con ello para el de Bolívar las ventajas decretadas por el gobierno para los ferrocarriles urbanos.

Que existía compatibilidad entre el ancho de las locomotoras y el de los carros del tranvía lo prueba la siguiente situación. A las refacciones del templo de San Nicolás en 1906 contribuyó la casa Flohr & Price con el donativo de los nuevos ladrillos cilicocalcáreos de su fábrica recién establecida. Para llevar este material de la fábrica del barrio de Abajo, el padre Revollo obtuvo el transporte de plataformas del ferrocarril, que logró hacer entrar por los carriles del tranvía, hasta la esquina del famoso Cañón Verde, ya que de allí se derivaban unas paralelas cortas hacia el templo<sup>69</sup>.

68. El análisis del tiempo verbal utilizado por el cronista en inglés debe ser estudiado para identificar si se trata de una traducción correcta de la idea: "que fueron usados", o que "actualmente se usaban". El presidente Núñez se excusó de asistir aduciendo razones de salud.

69. Pedro M. Benito Revollo, *Op. cit.*, pág. 282.



Parte sur del Paseo de Colón y entrada a la calle España. Tomado de José Ramón Vergara y Fernando E. Baena, *Barranquilla. Su pasado y su presente*, t. 1, Barranquilla, 1922.

Creo que Cisneros actuó con premeditado cálculo personal e interesado. La posibilidad no es descabellada, si se le adiciona la evidencia de que, contando con un promedio histórico de siete pasajeros por viaje, nadie importaría un equipo para transportar sesenta personas al mismo tiempo, como sí lo hizo Cisneros al traer los carros imperiales.

Por otro lado, la cota de la chimenea y la altura de los carros imperiales constituían un serio e insalvable problema<sup>70</sup>. No era posible compatibilizar unos carros, que eran más aptos para tranvías eléctricos o para ferrocarriles en los cuales los trenes de vagones minimizaban el efecto del humo sobre los carros de dos pisos, con la locomotora de un tren urbano que escasamente arrastraba un carro imperial.

Que un conocedor de los negocios ferroviarios como Cisneros cometiera estos errores en el cálculo de un plan de negocios no es creíble, por lo que más bien hay que darles crédito a quienes ya no lo ven como el “Regenerador de Barranquilla” sino como uno de los comerciantes, contratistas del gobierno, más hábiles del siglo pasado.

Que no sepan de mis cogitaciones<sup>71</sup> mis amigos Goenaga, Rasch Isla y Martínez Niebles, quienes son incondicionales admiradores de la memoria de ese que ellos llaman “héroe del progreso”.

Han pasado treinta y cinco años desde entonces...

El Reo, al frenar, me sacó de mis pensamientos. El prefecto abrió la puerta y se bajó; extendió el paraguas y extrajo el reloj de oro del bolsillo del centro<sup>72</sup> negro; su aspecto me recuerda la estampa del doctor Teodosio Moreno, de quien conservo una fotografía tomada en la esquina donde se cruzaba el tendido del tranvía, que subía desde el mercado por el callejón de Pacho Palacio, con la calle del Comercio<sup>73</sup>.

Se atusó el bigote, se encasquetó el sombrero de fieltro, dio las gracias al chofer y se dirigió hacia la estación del tranvía. Le siguen conmigo el secretario, el visitador fiscal del departamento y el personero municipal.

70. La altura de la cota de la chimenea era de 3,40 m. en tanto que la de los carros imperiales era de 4,57 m.

71. Pensamientos, reflexiones, conclusiones.

72. Chaleco.

73. Revista Mejoras, núm. 28, septiembre de 1938, página 37.



Hospital de Caridad, 1921. Uno de los polos importantes del cruce del tranvía. Tomado de José Ramón Vergara y Fernando E. Baena, *Barranquilla. Su pasado y su presente*, t. 1, Barranquilla, 1922.

La impresión que se tiene al ingresar en la administración del tranvía es simpática. Los pisos son iguales, el techo es el mismo, son las mismas paredes, pero todo parece haber cambiado bajo la dirección de don Alberto.

Hasta los patios en los que se atienden las bestias se han transformado. “El antiguo olor acre que de allí salía ha desaparecido por obra y gracia del aseo. Está limpio, seco, bien barrido y soleado”. Don Alberto nos recibe cordialmente alzando las manos hasta el pecho, extiende la derecha, aprieta la del prefecto y la sacude. Cuánta diferencia con el saludo de los hipócritas, que al dar los parabienes escasamente entregan la punta de los dedos.<sup>74</sup>

Recordé que en la última visita, cuando llegaba, salían dos Hermanitas de los Pobres, de las que atienden el asilo, que habían recibido de Don Alberto generosa limosna de este hombre liberal en quien late un tímido y palpitante corazón<sup>75</sup>.

Como en aquella oportunidad, todo está a la vista y a la mano. Los libros “están casi al día. Están con la hora y hasta con el minuto. Y así es evidente. Los pagos que un momento antes se han hecho, el dinero que acaba de entrar, todo se anota enseguida”<sup>76</sup>.

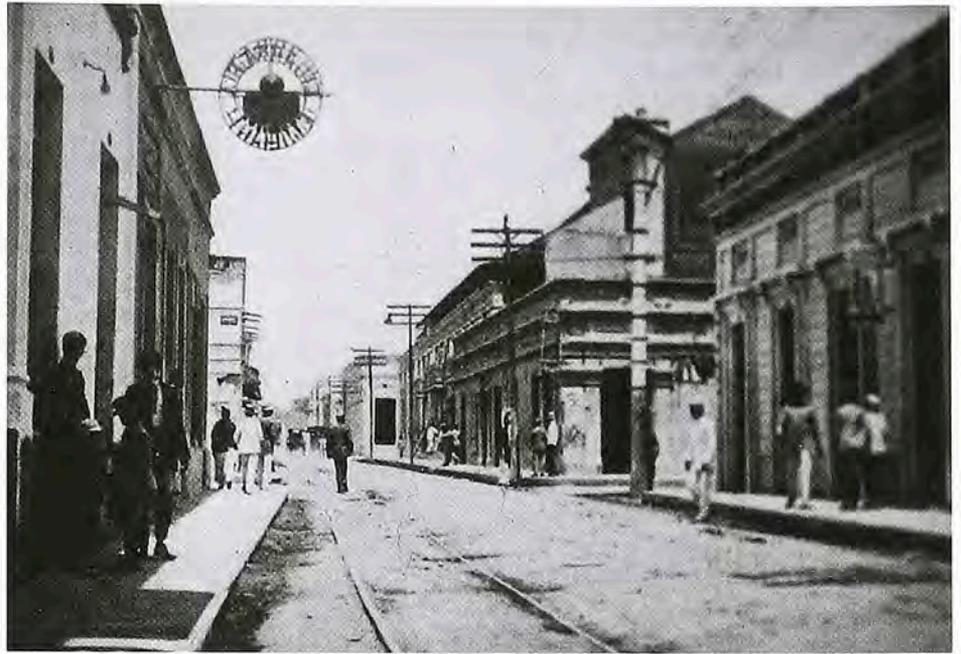
Volvimos a ver los planos, los modelos de los coches y los sistemas propuestos para la electrificación del tranvía, así como los juiciosos estudios entregados por don Arturo de Castro para la incorporación de un sistema de tracción a gasolina soportado en los autobuses Reo, asuntos que ya habían sido tratados por la junta administradora, que era proclive a cambiar el anticuado sistema de mulas por un sistema concordante con el progreso y engrandecimiento de esta hermosa ciudad.

De una manera general se trató el tema, que compete al alcalde municipal, de organizar el tráfico, en especial en los puntos de la ciudad en los que tranvías, autobuses, coches, guacales y carretas se entremezclan con los peatones que no pueden circular por los andenes desnivelados. Todos coincidieron en que los jefes

74. El Nuevo Diario, sábado 10 de julio de 1920.

75. El Nuevo Diario, “Una visita a la Administración del Tranvía”, sábado 10 de julio de 1920.

76. *Ibidem*.



Carrera del Progreso. El edificio alto de la derecha es el Teatro Cisneros. Tomado de José Ramón Vergara y Fernando E. Baena, *Barranquilla. Su pasado y su presente*, t. 1. Barranquilla, 1922.

de policía “deben instruir a sus subordinados sobre la manera de organizar el tráfico en toda la ciudad, pues si esta tarea se deja únicamente a la iniciativa de los choferes, aurigas y carreros no se conseguirá ningún resultado apreciable”<sup>77</sup>.

Anocheía cuando abandonamos la oficina de don Alberto. Antes, los empleados visitantes levantaron un acta “dejando constancia que se sale de la oficina complacidos de la manera como maneja el Señor Administrador los intereses del municipio y de la pulcritud de todas las operaciones que ha hecho para poner la empresa en el Estado en que se encuentra”.

Afuera caía el segundo aguacero del día.

Por aquellas semanas, *La Nación* publicaba las cartas que enviaba al final de sus días don Emilio Bobadilla, en las que reiteraba su amor y aprecio por la ciudad y sus gentes. Lo descrito por Fray Candil, el mismo Bobadilla, en *A fuego lento*, no hacía creíble su arrepentimiento. El ambiente de la tarde parecía sacado de aquella satírica novela: “Llovía como llueve en los trópicos: torrencial y frenéticamente, con mucho trueno y mucho rayo. La atmósfera sofocante, gelatinosa, podía mascarse. El agua barría las calles que eran de arena...”<sup>78</sup>.

A partir de esa tarde, don Héctor Parías ordenó darles todo el despliegue del caso a los resultados de la visita. No así *La Nación*, que, siguiendo las indicaciones de su director, el congresista Pedro Pastor Consuegra, se ocupaba de hacer las veces de *Diario Oficial* y de *Gaceta Departamental* del gobierno conservador. En el resto de ese año de 1920 esa prensa doctrinaria todo lo redujo a una breve nota acerca de la sesión del concejo del miércoles 24 de noviembre y a la noticia de que el carro N.º 11 del tranvía había atropellado violentamente a Cristina Puertas, una anciana de ochenta y cinco años que venía del mercado<sup>79</sup>.

De entonces para acá, ha pasado un lustro. Las disputas entre conservadores continúan. Sólo que, enemistados con el gobernador Eparquio González, la oposición corre ahora por cuenta de *La Nación*. Lo hirsuto de su antagonismo de hogaño sólo es comparable con la servidumbre de antaño.

77. *La Nación*, viernes, 3 de diciembre de 1920, pág. 4.<sup>a</sup>.

78. Emilio Bobadilla (Fray Candil). Ediciones Gobernación del Atlántico, Colección Literatura, Editorial Presencia, Bogotá, 1994.

79. *La Nación*, viernes 10 de diciembre de 1920.

Pensé en ir al cinematógrafo de El Cisneros a compartir la tonta costumbre barranquillera de aplaudir a los artistas que aparecen en las películas de cine mudo como si estuvieran de cuerpo presente en la sala<sup>80</sup>, pero pudo más el deseo de terminar de escribir estas notas sueltas sobre mis recuerdos.

Pasadas las diez y cuarto, un ruido rompió la tranquilidad de la cuadra en donde estaba ubicada mi residencia, frentera a la del colega Miguel Goenaga. Era una mezcla de gritos, bocinazos y chirriar de ruedas del vetusto, incomodo y desvencijado tranvía de mulas que hacía el último viaje del día.

Salí al balcón. Desde El Cisneros bajaba una gente. Otra se arremolinaba en la esquina de San Blas con Progreso.

— ¿Qué pasó? —pregunté a gritos...

— ¡Que don Héctor Parías mató a don Pedro Pastor Consuegra! —me contestó alguien...

— ¡Santo Dios...! —fue lo único que atiné a decir.

80. La Nación, 26 de julio de 1921.