

**HISTORIA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA
DESDE EL CAMINO A SAN BUENAVENTURA HASTA LA COMPAÑÍA DEL
FERROCARRIL 1865 – 1959**

YESYD FERNANDO PABÓN SERRANO

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE HISTORIA
MAESTRÍA EN HISTORIA
BUCARAMANGA
2011**

**HISTORIA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA
DESDE EL CAMINO A SAN BUENAVENTURA HASTA LA COMPAÑÍA DEL
FERROCARRIL 1865 – 1959**

YESYD FERNANDO PABÓN SERRANO

Trabajo presentado para optar al título de Magíster en Historia

**DIRECTOR
WILLIAM BUENDÍA**

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE HISTORIA
MAESTRÍA EN HISTORIA
BUCARAMANGA
2011**

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	11
1. LA REGION NORTESANTANDEREANA: RESEÑA HISTORICA Y GEOGRAFÍA	39
1.1 RESEÑA HISTÓRICA DE LA REGIÓN FRONTERIZA	39
2. APARICION Y EVOLUCION DEL CULTIVO DEL CAFÉ EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA.....	50
2.1 INICIO Y AUGE DE LA PRODUCCIÓN DE CAFÉ EN EL NORTE DE SANTANDER.....	56
2.2 NACIMIENTO Y AUGE DE LA PRODUCCIÓN CAFETERA EN EL ESTADO TÁCHIRA (VENEZUELA)	60
3. LA COMPAÑÍA DEL CAMINO CARRETERO A SAN BUENAVENTURA	66
3.1. CONTRATO DE PRIVILEGIO DE CONSTRUCCIÓN DEL CAMINO CARRETERO ENTRE CÚCUTA Y EL PUERTO DE SAN BUENAVENTURA	68
3.2 SESIONES DE LA JUNTA GENERAL DE LA COMPAÑÍA Y CONSTRUCCIÓN DEL CAMINO CARRETERO.	89
4. LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA	106
4.1 CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA A PUERTO VILLAMIZAR	109
4.2. EXPROPIACIÓN DE LA COMPAÑÍA DURANTE LA GUERRA DE 1885	117
4.3 ESTATUTOS DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA	119
4.4 JUICIO DE CALUMNIA CONTRA EL GENERAL DOMINGO DÍAZ.....	125
4.5. LLEGADA DEL FERROCARRIL A LA CIUDAD DE CÚCUTA Y APERTURA TOTAL DE LA VÍA.....	134
4.6. OTRO EPISODIO DE GUERRA: LOS MIL DÍAS Y LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA	144
4.7 SIGLO XX: EVOLUCIÓN, AUGE Y CONSUMACIÓN DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA	167
5. ANEXIDADES DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA	198
5.1 EL TRANVÍA DE CÚCUTA	198
5.2 FERROCARRIL DE LA FRONTERA.....	207
5.3 FERROCARRIL DEL SUR O DE PAMPLONA	212
5.4 EXTENSIÓN DEL FERROCARRIL HASTA EL RÍO LA GRITA Y EMPALME CON EL GRAN FERROCARRIL DEL TÁCHIRA	222
CONCLUSIONES	229
BIBLIOGRAFÍA	234
FUENTES PRIMARIAS.....	236

LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración N° 1. Mapa la frontera blanca frente al territorio motilón y el desvío de la ruta comercial al Lago de Maracaibo.	41
Ilustración N° 2. Mapa de la frontera colombo-venezolana, los puertos y trazados de los ferrocarriles fronterizos	116
Ilustración N° 3. Fotografía de la estación Principal Cúcuta del ferrocarril	136
Ilustración N° 4. Fotografía de la toma del Gerrocarril de Cúcuta durante la Guerra de los Mil Días	160
Ilustración N° 5. Fotografía de la toma del tranvía de Cúcuta durante la guerra de los mil días	161
Ilustración N° 6. Mapa del recorrido del tranvía por la ciudad de Cúcuta	200

LISTA DE TABLAS

Tabla N° 1. Participación del café en las exportaciones colombianas, 1850 - 1930	55
Tabla N° 2. Producción de café por Departamentos en fechas seleccionadas entre 1874 y 1882 (miles de sacos de 60 kilos)	57
Tabla N° 3. Producción de café en el Táchira en fechas seleccionadas entre 1880 y 1895 (miles de sacos de 60 kilos)	63
Tabla N° 4. Locomotoras al servicio del Ferrocarril desde 1884	167

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1. Evolución de la producción de café en Colombia 1853-1930 _____	54
Gráfico N° 2. Tráfico total de exportaciones e importaciones por el Puerto de Villamizar entre 1875-1886 _____	141
Gráfico N° 3. Tráfico total de exportaciones e importaciones por el Ferrocarril entre 1887-1898 (millones de kilos) _____	143
Gráfico N° 4. Tráfico total de importaciones y exportaciones por el Ferrocarril durante la Guerra de los Mil Días _____	165
Gráfico N° 5. Movimiento de importación y exportación por el Ferrocarril 1902-1929 (millones de kilos) _____	182

RESUMEN

TÍTULO: HISTORIA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA, DESDE EL CAMINO A SAN BUENAVENTURA HASTA LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL 1865 – 1959*.

AUTOR: YESYD FERNANDO PABÓN SERRANO**.

PALABRAS CLAVE: FERROCARRIL, COMPAÑÍA, HISTORIA EMPRESARIAL, CAFÉ Y CÚCUTA.

DESCRIPCIÓN:

Cuando el Departamento del Norte de Santander formaba parte del Estado Soberano, se dio inicio al proyecto vial de la región nororiental de Colombia. En 1865 se fundó la Compañía del Camino Carretero al Puerto de San Buenaventura, actualmente Puerto Villamizar a orillas del río Zulia. Once años después y habiéndose concluido la construcción de la carretera, en 1876 se fundó la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta que se constituyó con el objetivo de implementar un ferrocarril sobre la ruta del camino construido previamente. Este trabajo aborda la historia de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta desde la construcción del camino carretero en 1865, hasta la liquidación de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta hacia 1959. Inicialmente se analiza el proceso mediante el cual se logró construir una carretera entre Cúcuta y Puerto Villamizar a orillas del río Zulia que tenía el fin de facilitar el transporte de la gran cantidad de café que se producía en la región y de paso trasladar por tierras colombianas el café producido en el Estado Táchira por la inexistencia de rutas al interior de Venezuela que facilitarían el transporte hacia Maracaibo.

Posteriormente se aborda la historia de la Compañía del Ferrocarril teniendo en cuenta su fundación, el funcionamiento interno, su papel en las guerras internas de 1885 y los Mil Días y su evolución y decadencia durante el Siglo XX.

* Tesis

** Universidad Industrial de Santander, Facultad de Ciencias Humanas, Maestría en Historia. Director Armando William Buendía.

ABSTRACT

TITLE: CÚCUTA RAILROAD HISTORY, FROM THE WAY TO SAN BUENAVENTURA RAILROAD COMPANY 1865 - 1959*.

AUTHOR: YESYD FERNANDO PABÓN SERRANO**.

KEY WORDS: RAILWAY, COMPANY, BUSINESS HISTORY, COFFEE AND CÚCUTA.

DESCRIPTION:

When the Department of Norte de Santander was part of the Sovereign State, began the road project in northeastern Colombia. In 1865 he founded the Company of Carter Road to the Port of San Buenaventura, Puerto Villamizar currently on the banks of the Rio Zulia. Eleven years later, having completed construction of the road, in 1876 founded the Cúcuta Railroad Company was formed by the objective of implementing a railroad on the route of the previously built. This paper addresses the history of Cúcuta Railroad Company from building the wagon road in 1865, until the settlement of the Railway Company of Cúcuta in 1959. We initially analyzed the process by which managed to build a road between Cúcuta and Puerto Villamizar Zulia river banks was intended to facilitate the transport of the large amount of coffee produced in the region and move step by Colombian land the coffee produced in the State of Táchira by the lack of routes to the interior of Venezuela to facilitate transportation to Maracaibo.

Next, they consider the history of the Railroad Company in view of its foundation, the inner workings, its role in internal wars of 1885 and the Thousand Days and its evolution and decline during the twentieth century.

* Thesis

** Santander Industrial University, Faculty of Human Sciences, Master in History. Director William Buendía.

INTRODUCCIÓN

EL COMIENZO DE LA ECONOMIA CAFETERA Y LA IMPLEMENTACION DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL.

En Colombia el desarrollo de las vías de comunicación y de los medios de transporte desde el siglo XIX se caracterizó por su precariedad, los abruptos senderos a través de la cordillera y los ríos navegables como el Magdalena fueron las únicas alternativas para iniciar la actividad comercial. Los proyectos viales más urgentes e idóneos para el país tropezaron con diversos obstáculos, la construcción de los primeros caminos de herradura y carreteros, la implementación de los ferrocarriles y la construcción del Canal de Panamá dieron cuenta de ello.

A partir de la segunda mitad del Siglo XIX se empezó a acelerar la actividad comercial al interior de la Nación colombiana y con destino a la exportación, según Álvaro Tirado después del oro se impulsó la comercialización efímera del tabaco, la quina, el añil y el algodón. Sin embargo durante las últimas décadas del siglo el café se fue consolidando como el producto que insertaría a Colombia en la economía internacional. En este proceso de integración “la carencia de vías de comunicación en el interior del país fue un obstáculo tremendo para el desarrollo comercial”¹.

¹ TIRADO MEJÍA, Álvaro. Introducción a la Historia Económica de Colombia. Bogotá: Ancora, 1971. p. 218-222.

La producción cafetera prosperó a partir de 1870 especialmente en Cundinamarca y Santander, y hacia fines del siglo XIX en estas regiones se producía más del 80% del café colombiano, sin embargo esta dinámica fue frecuentemente interrumpida por las continuas guerras civiles que se dieron en la Nación². La adopción del cultivo y comercio de café exigió a las regiones productoras la construcción y el mejoramiento de las vías de comunicación, puesto que era evidente la necesidad de adecuar este tipo de infraestructura para trasladar el grano proveniente de las montañas a los centros de acopio, situados en poblaciones más cercanas y desde allí enviarlo hacia el exterior; se hizo necesario entonces la construcción de vías permanentes y con especificaciones adecuadas para exportar el grano³.

Cuando el Departamento del Norte de Santander aún formaba parte del Estado Soberano, se inició en esta región un proceso de expansión económica que involucró directamente los sectores agrario, industrial, comercial y financiero. En este contexto el cultivo del café hizo posible una rápida inserción de la economía regional en el ámbito nacional y extranjero.

El cultivo del fruto se empezó a expandir por la región fronteriza y gradualmente vitalizó la economía y las relaciones comerciales del Departamento como ningún otro producto logró hacerlo en la época. Así mismo el auge comercial de la frontera derivado de la consolidación del comercio de café y la importación de todo tipo de mercancías hacia la región, creó la necesidad de establecer una vía que facilitara el transporte de grandes cargamentos hacia el Lago de Maracaibo por la vía del puerto venezolano de Encontrados, desde donde finalmente se embarcaban las cargas hacia los mercados internacionales.

² BEJARANO, Jesús Antonio. El despegue cafetero 1900-1928. EN: OCAMPO, José Antonio. Historia económica de Colombia. Bogotá: Siglo Veintiuno, 1987.

³ TIRADO MEJÍA. op. cit., p. 276.

Desde mediados del siglo XIX algunas redes de comerciantes en convenio con la élite política y militar de la región, asumieron el reto de comunicar al Estado Soberano con las regiones aledañas para estimular el intercambio de artesanías, productos agrícolas y otras especies. Los proyectos de construcción de los caminos de Lebrija y del camino carretero de la Provincia García Rovira hacia los llanos del Sarare, el camino carretero de Pamplona a Cúcuta y al igual que la construcción de este tipo de infraestructura vial en la región fronteriza entre el Norte de Santander y el Estado venezolano del Táchira fueron muestra de ello; aunque el Proyecto del camino hacia el Sarare no logró realizarse por diversas circunstancias y que las ha trabajado Clara Inés Carreño⁴, si dejó notar el interés que existía en la época de buscarle rutas estratégicas al comercio de la región.

Por otra parte, el crecimiento de las actividades agrícola y minera, y el desarrollo comercial que empezaron a presentar las principales ciudades del centro, el norte y el nororiente colombiano desde mediados del Siglo XIX, hizo evidente la necesidad de iniciar la adaptación de la insipiente infraestructura vial a las nuevas necesidades de transporte de los sectores productivos. Como lo argumenta Orián Jiménez, el sistema de flujos colombianos entre los siglos XVII y XIX estuvo condicionado a un eje primario estructural que lo constituía el río Magdalena “*con una puerta bífida formada por Cartagena y Barranquilla*”⁵ y cuya importancia relativa había variado a lo largo de la historia. Desde una amplia red de canales fluviales establecidas en las llanuras bajas del Caribe se penetra al valle del Magdalena y desde aquí, al complejo sistema geográfico montañoso que forman las tres cordilleras en las cuales se ubican la mayoría de los asentamientos urbanos más importantes del territorio [...]

⁴ CARREÑO, Clara I. El Camino Carretero Hacia el Sarare. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2011.

⁵ JIMÉNEZ, Orián, Pérez Eduardo y Gutiérrez Felipe. Caminos Rutas y Técnicas: Huellas Espaciales y Estructuras Sociales en Antioquia. Medellín: Universidad Nacional de Colombia sede Medellín. 2005. p. 51.

Pese los grandes esfuerzos que se hicieron por iniciar la construcción de caminos y vías en Colombia, esta infraestructura era aún muy rudimentaria e insuficiente para comunicar los centros de producción con las principales arterias fluviales y los puertos de exportación. Sin embargo en Inglaterra el ingenio de James Watt y George Stephenson, había logrado cambiar la percepción de la distancia y el esfuerzo que se debían realizar a la hora de intercambiar mercancías. En 1769 Watt ideó la máquina de vapor y hacia 1814 Stephenson aplicó su fuerza en la primera locomotora de este estilo hasta entonces conocida.

Precisamente desde mediados del siglo XIX Colombia tuvo una preferencia marcada por la construcción de los ferrocarriles sobre las otras vías de comunicación, pero como es sabido esta tendencia se pudo percibir en casi todo el Continente Americano repercutió en considerables beneficios para las empresas inglesas, quienes a través de cuantiosos empréstitos de largo plazo a los países que querían implementar este novedoso sistema de transporte, lograron alcanzar un alto nivel de desarrollo de la industria pesada.

En el caso norteamericano la llegada del ferrocarril a Estados Unidos fue motivada por el deseo de llegar al interior del país desde las ciudades fundadas en la costa este por los primeros colonos británicos. Hacia 1830 en Carolina del Sur se inauguraba el primer ferrocarril de transporte de pasajeros y al poco tiempo este medio de transporte ya gozaba de una buena imagen entre los comerciantes, ya que funcionaban en cualquier estación del año, mientras las rutas fluviales se congelaban en invierno y reducían su caudal en verano.

En 1850 ya el continente americano contaba 14.500 kilómetros de vía férrea y en la década siguiente, un número cada vez mayor de empresas privadas había construido más vías que en el resto del mundo, entonces Estados Unidos pasó a tener 48.300 kilómetros de vía férrea. La ciudad de Chicago situada en el medio oeste pasó de ser una pequeña población a una gran ciudad que se convirtió en la

plataforma de una rápida expansión hacia el sur y el oeste. Los continuos avances de las locomotoras a vapor en cuanto a tamaño, velocidad y potencia se reflejaron los óptimos resultados que trajo la implementación de este medio de transporte en Norteamérica. Para 1920 se vio la necesidad de movilizar entre 4.000 y 5.000 toneladas de carga sobre las vías férreas, recorriendo zonas montañosas con largas pendientes, lo que hizo pensar en las locomotoras con chasis articulado.

En Hispanoamérica el primer ferrocarril se inauguró en México el 15 de Abril de 1850 y con un tramo no mayor de 20 kilómetros, unía el puerto de Veracruz con la población de San Juan y en 1873 se completó la vía que unía este importante puerto con la capital. El desarrollo de las vías férreas en América Latina en general se hizo a través de concesiones que otorgaban los gobiernos, especialmente a empresarios británicos y estadounidenses; bajo este esquema en Perú se inauguró el primer ferrocarril que unía el Puerto del Callao en el Pacífico con la ciudad de Lima en un recorrido de nueve kilómetros, posteriormente la red se fue ampliando para formar la línea de El Callao, Lima, Oroya y Huancayo con una extensión de 346 kilómetros que desde el año 1999 se le conoce como El Ferrocarril Andino.

En Argentina se inauguró el primer ferrocarril en 1857 con la intención de enlazar los centros de producción ganadera y minera con los puertos, desde donde se exportaba la materia prima a Europa y Estados Unidos. Por su parte el Ferrocarril del Pacífico se llegó a concebir como una sección del Ferrocarril Interoceánico que habían imaginado construir los gobernantes costarricenses desde mediados del Siglo XIX, como motor de la economía agroexportadora y el traslado de pasajeros y mercancías desde los dos océanos. El principal antecedente de este proyecto fue el “burrocarril” que nació del contrato firmado por Juan Rafael Mora Porras y Ricardo Farrer, con el fin de construir un camino rustico de hierro y madera, desde San José hasta el Puerto de Puntarenas.

Posteriormente en la década de 1860 se firmaron nuevos contratos en búsqueda de este objetivo tal como el suscrito con Ambrosio Thompson para la construcción de una vía interoceánica entre el golfo Dulce y Bocas del Toro; otro convenio se estableció entre Francisco Kutrze en Representación del Gobierno de Costa Rica y los inversionistas norteamericanos encabezados por John C. Fremont en 1867; la construcción de un Ferrocarril entre los pueblos de Limón y Caldera, y el contrato entre Don Eusebio Figueroa y Edward Reilly en 1869 para la construcción de una vía entre el Puerto de Limón y el puerto que se eligiese en la Costa Pacífica.

Cuando Panamá era aún parte constitutiva de Colombia se construyó en ese Istmo interoceánico el primer ferrocarril colombiano y que era el cuarto construido en el mundo entero, su implementación se convirtió en una fuente de riqueza para sus dueños estadounidenses. Su construcción se dio entre 1850 y 1855 y se extendía entre las ciudades de Colón y Panamá, posteriormente se constituiría en un elemento sustancial para la construcción del Canal.

Alfredo Ortega Díaz afirma que el Libertador Bolívar, después de terminar las Guerras de Independencia, lanzó la idea de construir un ferrocarril a través del Istmo de Panamá, apoyado en la antigua idea de que allí se haría en algún momento el canal interoceánico. Es posible que hubiese pensado en la construcción del canal interoceánico, pero incierto el hecho que se hubiese imaginado la construcción de un ferrocarril, ya que Él se retiró del gobierno en 1830, momento en el que el ferrocarril era una idea técnica que sólo se estaba implementando en Inglaterra por los dos ingenieros que lo idearon, Thomas Newcomen y Thomas Stephenson⁶.

⁶ ORTEGA, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos. Resumen Histórico. Bogotá: Imprenta Nacional, 1920. p. 75.

Por su parte en el segundo gobierno del General Santander en 1835, el Congreso concedió franquicias a los cantones de Panamá y Portobelo para que propiciaran la construcción de un canal o de un ferrocarril, cuya construcción se habría encargado a un francés que se hacía nombrar “el Barón de Thierry”, personaje del que se conoció su incapacidad para llevar a cabo la obra. Posteriormente en 1836 un norteamericano autonombrado “el Coronel Bidle” pidió autorización al Congreso Nacional para construir un canal a través del Istmo, pero el Presidente Santander con visión profética, señaló que esa propuesta entrañaba poner en peligro de exponer la nacionalidad del país en el futuro.

Fue una Compañía nacional la que con mejores condiciones presentó dicha propuesta y mediante la Ley del 29 de Mayo de 1836, el Congreso prometió un privilegio a las personas naturales o extranjeras para explotar un camino de rieles o una carretera para coches y carretas, desde la ciudad de Panamá hasta el río Chagres. Tras la muerte de Bidle en 1842 el Congreso caducó las concesiones hechas durante la administración del General Pedro Alcántara Herrán.

El primer ferrocarril colombiano propiamente dicho después del ferrocarril de Panamá fue el de Barranquilla. Su construcción inició en 1869 y tres años después la vía ya había arribado a Puerto Salgar. En 1873 la Nación colombiana lo adquirió y decidió extenderlo hasta Puerto Colombia. Por su parte el Ferrocarril del Magdalena se pensó construirlo en 1848 pero fue sólo hasta 1872 que el proyecto fue patrocinado por algunos comerciantes samarios, quienes recibieron el apoyo de “La Sociedad Patriótica del Magdalena” con sede en Bogotá para ejecutar la obra.

En 1881 se protocolizó el contrato celebrado entre el Estado Soberano del Magdalena y los empresarios Robert A. Joy y Manuel Julián de Mier, para construir el ferrocarril desde Santa Marta hasta la Ciénaga del Cerro de San Antonio a orillas del Magdalena, sin embargo su trazado original tuvo que ser

modificado, ahora para llevar la vía hasta la población de El Banco y poder recibir la autorización del Congreso de la República en 1887. Ese mismo año fue protocolizado el contrato entre el gobierno del Estado y Manuel Julián de Mier, como concesionario del Ferrocarril de Santa Marta para el arrendamiento de las locomotoras, los vagones con sus respectivos empleados durante el tiempo que fuera necesario.

De igual forma en 1874 en el Gobierno del Estado Soberano de Antioquia se planteó la necesidad de acceder a un camino férreo que comunicara a la región con el río Magdalena, la salida más importante para el comercio internacional. En ese mismo año se firmó el contrato para la construcción de la ferrovía entre Medellín y Puerto Berrío; su construcción se terminó de poco antes de la crisis de 1929 cuando se cerraron los mercados de capital y el crédito externo para este tipo de obras.

En el marco de construcción de Ferrocarriles en Colombia, el Ferrocarril del Norte buscaba cumplir el deseo de unir a Bogotá con el río Magdalena. Su trazado y diseño se solicitó en 1872 pero los fuertes conflictos sociales, políticos y económicos postergaron su construcción hasta 1930. En primera instancia se intentó construirlo con fondos provenientes de un empréstito, pero después de largas conversaciones y la aprobación de Salvador Camacho Roldán y Aquileo Parra, el proyecto se derogó por la situación fiscal de la época.

Entre 1882 y 1919 se intentó construir el ferrocarril por medio de concesiones hechas a empresas extranjeras, pero la forma de financiación resultó altamente ineficiente y al fin tan sólo se lograron construir sesenta y dos kilómetros de vía. La tercera fase de construcción de este ferrocarril se intentó financiarla con recursos públicos y la emisión de deuda externa. En estas condiciones se pudo finalizar en 1929 el proyecto que contó con aportes de los ingresos fiscales y pequeños empréstitos para su realización.

A inicios del Siglo XX el ferrocarril en Colombia se convirtió en complemento del transporte fluvial, varias líneas se proyectaron con el fin de conectar los centros de producción con los ríos y los puertos desde donde se hacía finalmente el intercambio internacional⁷. Para la década de 1930 las ciudades se estaban expandiendo y se hacía necesario abastecerlas con productos del campo, movilizados en corto tiempo y a bajos costos.

Como se puede observar construcción de ferrocarriles en Colombia no tuvo el propósito de integrar el mercado nacional y varias obras ferroviarias quedaron inconclusas. Las líneas férreas estaban trazadas generalmente hacia el mar o hacia al río Magdalena pero no entre las ciudades importantes del interior de la Nación que uniera económicamente las regiones⁸.

La fundación de la Compañía del Camino hacia el entonces Puerto de San Buenaventura (hoy Puerto Villamizar) en 1865 y la posterior conformación de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta en 1876, dieron origen a una de las más importantes empresas de transporte terrestre privado que tuvo el país en aquella época y consecuentemente a la construcción del primer y único ferrocarril internacional que ha tenido Colombia.

El auge comercial de la frontera auspiciado por la consolidación de la exportación de café e importación de todo tipo de mercancías hacia la región, creó la necesidad de establecer una ruta que facilitara el transporte hacia el Lago de Maracaibo por la vía del río Zulia hacia el puerto de Encontrados, en territorio venezolano, desde donde se embarcaban las mercancías con destino Maracaibo y desde allí a los mercados internacionales.

⁷ PACHON, Álvaro y RAMÍREZ, María Teresa. La Infraestructura del Transporte en Colombia Durante el Siglo XX. Bogotá: Fondo de Cultura Económica. 2006, p. 80.

⁸ TIRADO MEJÍA, Op. Cit., p. 279.

El Norte de Santander se lleva el mérito de haber sido la primera región en incursionar en el cultivo del café, desde aquí avanzó hacia las tierras del sur, por la cordillera, donde lo acogieron Caldas y Antioquia. El papel de Cúcuta como pionero en la exportación de café le sirvió para tomar ventaja en el precio del mercado, aunque con algunas variaciones, en las décadas de 1860 y 1870 aumentó su volumen de ventas.

David Johnson señaló que en la zona Sur de Santander, principalmente en Bucaramanga, se intentó cultivar el café a gran escala hacia 1821 gracias a los esfuerzos de Francisco Puyana y Bernabé Ordoñez, pero tal empresa fracasó ante la negativa de los obreros de adoptar un nuevo método y producto de cultivo. Johnson de acuerdo con Mc Greevey cree que a diferencia del tabaco, el café creó los cimientos para el desarrollo económico de esta región y como debía ser cultivado en las vertientes se hizo indispensable la construcción de carreteras hacia las regiones aisladas. Fueron estas razones las que hicieron del cultivo del café, el motor de “una economía propiamente nacional”, motivando la creación de un mercado externo y el establecimiento de relaciones internas en Colombia.

Por otro lado Johnson cree que bajo estas circunstancias se hizo necesaria la construcción de la red vial y posteriormente férrea en el Departamento de Cúcuta. El fracaso que había significado la construcción de la ruta del Carare, que pretendía comunicar al centro de Santander con el Magdalena, contrastaba con el éxito en la construcción de la vía entre San José de Cúcuta y el Puerto de San Buenaventura sobre el río Zulia.

Un grupo de hombres de diversos países organizaron una sociedad internacional de empresarios, con el fin de presentarse a la licitación para la construcción de la obra: Andrés Berti Tancredi de procedencia italiana, George Simpson inglés, José Rosario García y José Antonio Baldós venezolanos y Jorge Briceño ciudadano colombiano.

El presente trabajo de investigación histórica analiza el proceso mediante el cual se puso marcha el proyecto del Ferrocarril de Cúcuta. Este proyecto vial inició con la construcción del camino carretero hasta el Puerto de San Buenaventura (actualmente Puerto Villamizar), carretera que posteriormente serviría de asiento para los rieles del Ferrocarril de Cúcuta.

En la primera parte se realiza una reseña histórica y una contextualización geográfica de la región fronteriza con el fin de ubicar las condiciones sociales y económicas en que se emprendió el proceso de pacificación de las tribus originarias de la región, para tratar de buscar una salida hacia el Atlántico por la ruta hacia el Lago de Maracaibo. De igual forma se hace un acercamiento a las condiciones geográficas en las que se llevaron a cabo este tipo de proyectos viales en la región y que estuvo limitado como se podrá ver, por las fuertes variantes topográficas y las difíciles condiciones del clima y de salubridad en las que se desarrollaron.

En la segunda parte se estudia el proceso de consolidación del cultivo y comercio del café en la frontera, principalmente del Estado Táchira en Venezuela y del Departamento del Norte de Santander, que demuestra la necesidad de implementar los proyectos viales que facilitara la salida del fruto hacia los mercados internacionales por la ruta proyectada.

La tercera parte se enfoca en el estudio de la formación de la Compañía del Camino a San Buenaventura que tuvo como tarea inicial, asumir la construcción de un camino carretero hasta el puerto sobre el río Zulia. La cuarta parte reconstruye el nacimiento y funcionamiento de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta a lo largo de noventa y cuatro años, enfatizando el estudio en los apartes más importantes de la historia de la Empresa.

La quinta parte analiza las obras que aparte del Ferrocarril de Cúcuta realizó la Compañía del Ferrocarril, entre las cuales se pudieron encontrar el Ferrocarril de la Frontera, el Tranvía de Cúcuta, el Ferrocarril del Sur o de Pamplona, la extensión del ferrocarril hasta el río La Grita y su empalme con el Gran Ferrocarril de Táchira.

El trabajo no enfatizó en una historia esencialmente económica y principalmente centro su atención en la historia de la ejecución del proyecto a partir de la identificación e interpretación de los aspectos sociales, geográficos, productivos, técnicos, políticos y administrativos de la Compañía.

PRECISIONES CONCEPTUALES

Antes de abordar el problema de investigación, que en este caso hace referencia a la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, es preciso introducir una serie de conceptos, definiciones y explicaciones suficientemente válidos para comprender el contexto en el cual se elaboró⁵ el trabajo. Se ha tenido en cuenta las definiciones dadas por historiadores nacionales, la Real Academia de la Lengua e ingenieros de fines del Siglo XIX, tratando de ajustarse al lenguaje y escritos técnicos de la época.

ESCENARIO REGIONAL DE SANTANDER

Armando Martínez se aproxima específicamente a los conceptos de la historia regional santandereana, convenientes para describir las actividades *“que dan cuenta del desarrollo social y económico de una fracción de la sociedad nacional*

*geográficamente delimitada: los santandereanos*⁹. Martínez aborda la problemática del concepto de región, anticipándose al hecho de que el término es mal utilizado en cada una de las disciplinas científicas, en donde se le otorga diferente connotación. El autor atribuye a la necesidad de dividir grandes espacios homogéneos, la utilización de algunos atributos de diversidad, razón por la cual se empieza a hablar, por ejemplo de “región económica”, “región cultural”, “región geográfica”, “región histórica”, entre otras.

Luego, explica el autor, como dichos atributos son abstracciones (el clima, la raza, la concentración industrial, la intensidad de los flujos comerciales, etc.) tienden a convertirse en atributos de una unidad conceptual de análisis especializado y se transforman en “realidades materiales”. De igual forma percibe el peligro de confundir estas unidades conceptuales con los conceptos que describen las realidades sociales, razón por la cual los historiadores tienden a obviar el concepto de región.

Por su parte, Martínez considera que cuando los historiadores deciden enfrentar el problema conceptual de la región, esgrimen atributos que refuerzan semánticamente el concepto, originando desacuerdo entre ellos. Entre los casos específicos que menciona se encuentra el de Francisco Uriel Zuluaga, quien considera que el atributo geográfico no es suficiente para explicar el concepto de región, por el contrario supone agregar al concepto los atributos que muestran la actividad humana en todos los órdenes de la realidad (actividad económica, política y cultural). De igual forma el autor cree que Hermes Tovar supe el concepto de región, con la elección de un atributo de homogeneidad llamado

⁹ MARTINEZ, Armando. Los Conceptos de la Historia Regional Santandereana. En: Fronteras, regiones y ciudades. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander.1992, p. 175.

formación social, con lo cual persigue escribir historias totales de una sociedad regional.

Por el contrario alude que Marco Palacios se aleja de la definición de región desde los atributos geográficos o culturales y limita la región “*en torno a una clase dominante regional*”, lo que indica que “*el espacio político de la sociedad es polarizado por un elemento con gran capacidad de arrastre sobre los elementos subordinados*”¹⁰. Palacios señala que la regionalización del espacio político nacional muestra en su interior una desigualdad que permite construir atributos diversidad para configurar las subregiones políticas, o sectores del espacio nacional con comportamiento político opuesto al que exige la presión homogeneizadora, para el caso de Santander los intereses se tejieron en las subregiones e impidieron la consolidación de una clase dominante regional fuerte.

Así mismo Martínez señala que Malcolm Deas interpreta en forma diferente los conceptos de Palacios, puesto que piensa que la historia regional no se opone a la historia nacional y por el contrario, el concepto de región funciona con los mismos caracteres del concepto de Nación. En ambos conceptos permanece una tensión entre los atributos de homogeneidad respecto a otros espacios.

El autor define la región como un espacio con unos límites diferenciadores de otros espacios, en el cual los atributos de homogeneización, frente a otros espacios, “*presentan una diversidad interna y establecen entre ellos un juego de estructuraciones y de construcciones*”. Así mismo la región puede llegar a subdividirse en subregiones culturales por el uso de alguno de los mismos

¹⁰ *Ibíd.*, p. 178

atributos con que anteriormente se habían homogeneizado y que siguiendo a Jaime Jaramillo pueden ser:

- Una relativa homogeneidad del paisaje natural donde se asientan los hombres.
- Unas tradiciones culturales de larga duración, socialmente compartidas por difusión anónima (folclore y arquitectura hispánica).
- Un grupo social que constituye mancomunadamente las diversas dimensiones de la reproducción de la vida social (estructura socio-económica) y que representa un tipo de mestizaje peculiar.

De igual forma Jaramillo identifica en Colombia nueve sociedades regionales; la sociedad regional costeña del Atlántico, la costeña del Pacífico, la del Occidente antioqueño, la del occidente caucano-nariñense, la central del Huila y Tolima, la cundiboyacense, la santandereana, la de los llanos orientales y la de la Amazonia, cada una de las cuales puede ser subregionalizada con los mismos atributos homogeneizadores; así la región santandereana se puede subdividir en la región Norte de Santander y Santander del Sur, la primera acentuada en la frontera colombo-venezolana y la segunda asociada geográficamente con el centro del país.

Martínez manifiesta que la historia regional de los santanderes ha surgido desde la definición de un espacio geográfico, dejando de lado el atributo de la diversidad (división política de los departamentos) y la separación política respecto de los estados venezolanos, e incorporando los atributos de homogeneidad que han tenido mayor continuidad temporal como los circuitos de intercambio mercantil, las especializaciones laborales, producciones, migraciones, instituciones de administración política, mercados internos y externos, proyectos económicos estratégicos, etc.

Así el espacio geográfico santandereano, según Martínez es elegido por sus atributos económicos y culturales de larga duración que se prolonga en el territorio definido en el Siglo XVI, en las zonas de Vélez, Pamplona y Ocaña, y los territorios que se extienden al occidente venezolano (San Cristóbal y Mérida). Estas sociedades han reconocido algunos elementos de homogeneidad cultural y un sentimiento colectivo de pertenencia que hacen que se visualice una “*región histórica*”¹¹. El autor concluye que el concepto de región santandereana está provisto semánticamente de atributos del espacio económico (producción y circulación de mercancías en el interior del espacio y hacia el exterior, movimientos de los asentamientos, expansión de la frontera agraria de producción, establecimiento de redes de caminos para el servicio de los circuitos de intercambio, migraciones de fuerza laboral hacia los polos de crecimiento y crecimiento demográfico).

Al llegar a este punto es preciso tener en cuenta que el objeto de la investigación histórica es la sociedad humana y por lo tanto las abstracciones que se utilizan convergen para su análisis. Dentro de este contexto Guillermo Vargas Villamizar realizó un estudio acerca de los espacios geográficos fronterizos y la articulación sociológica del hombre de la frontera colombo-venezolana¹².

Inicialmente el autor atribuye a los asesores de la Corona española, el diseño de la organización espacial política de los territorios de ultramar, quienes perseguían una administración satisfactoria de los territorios del Nuevo Mundo. De esta forma

¹¹ “La noción de Región Histórica fue acuñada por los historiadores del Centro de Estudios Históricos de la Universidad del Zulia, observando la homogeneidad del circuito comercial Pamplona – Maracaibo”.

¹² VARGAS, V. Guillermo. El Hombre de la Frontera. Cúcuta: Corporación Educativa del Oriente. 1896.

las capitanías y audiencias fueron situadas en los lugares de asiento de grupos culturales americanos de vital importancia económica y geográfica para comunicarse con el exterior.

A diferencia de los anteriores estudiosos de la región, Guillermo Vargas la percibe como una noción “*arraigada y transmitida a través de muchas generaciones y de muchos espacios históricos*”, principalmente por las diferentes condiciones geográficas, económicas y sociales. De este modo Vargas piensa que el hombre de la frontera colombo – venezolana tiene “*un concepto distinto de las líneas fronterizas, de las coordenadas, de las latitudes y de otros aspectos que para el habitante del interior cobran un sentido más restringido*”¹³. Así mismo el hombre de la frontera no tiene el concepto rígido de línea si no de franja, evidenciando una concepción globalizadora e integral con proyecciones totalizantes.

Siguiendo a Vargas, a diferencia del hombre del interior de Colombia y Venezuela, el hombre de la frontera tiene una psicología diferente forjada diariamente y a pesar de las formalidades legales de los gobiernos nacionales, por ello comparten diferentes nociones de soberanía y es diferente su noción de tierra, aire, ríos o mares. Para ellos las constituciones de cada Nación demarcan, apenas, un camino abstracto que ellos transitan en su diario vivir, en donde los valores éticos no trasgreden ningún canon, violan ninguna norma, afectan ninguna soberanía ni desafían ninguna autoridad. También, sugiere el autor, que es un individuo integracionista por excelencia, de pocos protocolos y abierta comunicación, cuya noción de región está íntimamente ligada a la de Nación sin perjuicio de los sentimientos nacionalistas ni patriotistas.

¹³ *Ibíd.*, p. 31.

CONCEPTOS BÁSICOS

La Real Academia de la Lengua definió la palabra Compañía como (De compañero.) *//Persona o personas que acompañan a otras. // Sociedad o junta de varias personas unidas para un mismo fin. // ant. Alianza o confederación. // Com. Sociedad anónima. // ref. Que explica que se avienen más bien dos que muchos en un negocio.// Compañía e comandita, Sociedad en comandita. El concepto que se utiliza es el de la Compañía e su carácter de anónima, la cual involucra más de dos personas en la conformación de una sociedad¹⁴. La empresa (de emprender) era definida en el Diccionario como la *//acción ardua y dificultosa que valerosamente se comienza.// Intento o designio de hacer una cosa. //Sociedad mercantil o industrial para emprender o llevar a cabo obras materiales, negocios o proyectos de importancia¹⁵. Los dos conceptos guardan estrecha relación por cuanto hacen referencia a la unión de un grupo de personas con intereses económicos particulares que buscan desarrollar un proyecto o acción. El empresario, por su parte era definido como la *//persona que tiene parte en una empresa, o la que tiene toda de su cuenta, contribuyendo con ella a su capital, y sufriendo las pérdidas o reportando las ganancias //¹⁶.***

Por empresariado se entiende, no solamente las empresas o unidades productivas y de servicios, sino también los empresarios individuales, las familias empresariales, los grupos empresarios y las asociaciones empresariales llamados en nuestro país, “*gremios productivos*”.

Hay que dejar en claro, como lo expresa la Real Academia, la diferencia entre el empresario y el comerciante, pues este último es definido como *//p. a de*

¹⁴ Real Academia Española. Nuevo Tesoro Lexicográfico de la Lengua Española. Lema: Compañía, época: 1884. Disponible en internet: <http://www.buscon.rae.es//ntile>

¹⁵ *Ibíd.*, Lema: Empresa, época: 1884.

¹⁶ *Ibíd.*, Lema: Empresario, época: 1884.

comerciar. El que comercial//¹⁷. Identificando el comercio como la // Negociación y tráfico que se hace comprando, vendiendo, o permutando unas cosas por otras. Commercium, mercatura//¹⁸.

El comercio se encarga de las labores de intercambio entre el productor y el comprador, y de este al consumidor final. Tiene por objetivo transportar las mercancías y productos hacia los focos de escasez, aumentando su valor, para producir la ganancia.

Ahora, la Real Academia acuñó el término acción en 1869 como *// Com. Una de las partes o acciones que componen el fondo o capital de una compañía o establecimiento de comercio, y el título o certificado que acredita y representa el valor de aquellas partes o porciones //¹⁹ y como accionista, dispuso que, desde luego, que era //el dueño de alguna acción en una compañía de comercio//²⁰. En 1884 el Diccionario definió el capital como el //caudal de cualquiera especies que alguno posee, valuado en dinero //²¹.*

Los caminos que fueron la preocupación desde mediados del Siglo XIX en Colombia, fueron definidos por la Real Academia en 1852 como *// Carretero, Por donde se puede andar en coches y otros carruajes //, y camino de herradura //aquél por donde solo pasan caballerías //²².*

¹⁷ Ibíd., Lema: comerciante, época: 1869.

¹⁸ Ibíd., Lema: comercio, época: 1869.

¹⁹ Ibíd., Lema: acción, época: 1869.

²⁰ Ibíd., Lema: accionista, época: 1869.

²¹ Ibíd., Lema: Capital, época: 1884.

²² Ibíd., Lema: camino, época: 1869.

De igual forma el Diccionario precisó que el ferrocarril o camino de hierro (*latín ferreum, // hierro, y de carril: carril de hierro//*) Era el camino con dos barras de hierro paralelas, en las cuales encajan las ruedas de los carruajes. Algunos de estos caminos constan de una barra de hierro.// *de sangre*²³. Aquel que el tiro o arrastre se verifica por fuerza animal o de sangre²⁴. En el caso estudiado, las especificaciones técnicas se refieren a una vía de dos barras de metal, separados 1 metro una de la otra.

Quizás una de las definiciones más sencillas pero más significativas para abordar el tema, es el concepto de exportar: *//extraer géneros de un país a otro. // e igualmente el exportador hacía referencia a //el que exporta//*²⁵.

La presente investigación implica, indiscutiblemente, parte del desarrollo de la Economía Nacional, por tanto, exige conocer el significado de algunas de sus variables. Por Economía se entendía la *//administración recta y prudente de los bienes. // Escasez o miseria //*²⁶. El conjunto de sectores de la producción de un país dado, abarca el sector primario, secundario y terciario. Por su parte, el sector primario, se caracteriza por surtir de bienes no transformados al sector secundario o industrial, quien realiza el proceso de transformación de la materia prima. El sector terciario o de servicios brinda el soporte financiero, logístico y de transporte, entre otros, que hacen posible completar el ciclo productivo.

El sector exportador jugó una importante función, como motor del crecimiento de la economía cucuteña, pues gran parte del crecimiento de la infraestructura férrea

²³ Hace referencia al tipo de motor, otros tipos de locomotora eran de motor hidráulico, gas, vapor o eléctrica.

²⁴ *Ibíd.*, Lema: ferrocarril, época: 1884.

²⁵ *Ibíd.*, Lema: Exportar, época: 1884.

²⁶ *Ibíd.*, Lema: Economía, época: 1884.

del Siglo XIX y principios del XX se debe a los buenos resultados en el comercio internacional, principalmente, derivados de la exportación del café. Por exportación se entiende *la salida de bienes, capitales y servicios destinados al mercado exterior; son operaciones mediante las cuales un país vende a otro, artículos que produce en cantidades superiores a las de su consumo.*

Probablemente la reflexión más importante de toda la economía internacional sea la idea de que existen ganancias del comercio, es decir, cuando los países venden bienes o servicios entre ellos, se produce casi siempre un beneficio mutuo²⁷.

La Compañía del Ferrocarril de Cúcuta constituye el eje de la presente investigación, por lo tanto se debe señalar que *la empresa consiste en el establecimiento de la industria por cuenta y riesgo de un individuo o colectividad, que dispone de los medios necesarios para ello, o en otro caso los acumula, asociando el capital y el trabajo ajeno.* El Ferrocarril se caracterizó por ser una empresa de servicios, especialmente de servicio de transporte. Según el Diccionario de la Real Academia, el transporte o *//transportación// era la //embarcación destinada únicamente para llevar de una parte a otras tropas, víveres u otras cosas//*²⁸. Las empresas de servicios no participan de la producción de los bienes que se intercambian, si no de los procesos que hacen posible su procesamiento y comercialización.

La empresa de Transportes es la que *“lleva a cabo un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada*

²⁷ KRUGMAN Paul y OBSTFELD, Maurice. Economía Internacional, Teoría y Política. Madrid: McGraw Hill. 1999, p 4.

²⁸ Real Academia Española. Nuevo Tesoro Lexicográfico de la Lengua Española. Lema: Compañía, época: 1884. Disponible en internet: <http://www.buscon.rae.es//ntlle>

conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional”²⁹. Por su parte las sociedades de transporte férreo fueron concebidas como el componente privado, dentro del esquema mixto de operación.

La base de la Compañía ferroviaria eran sus trabajadores, el capital humano y quienes le dieron vida al proyecto, por trabajador se entiende // *el trabaja por un jornal en el campo*/³⁰ o cualquier otra dependencia. Así mismo en la dirección de la Compañía del Ferrocarril estaba su Presidente, es decir // *el que preside, manda y se preside a otros*/³¹, quien era elegido por la junta de accionistas para un periodo previamente planteado en los estatutos de la Compañía.

ASPECTOS TÉCNICOS DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES

En la publicación de los Anales de Ingeniería de 1894 se especifica la importante labor del conductor de locomotora³². El mecánico encargado de manejar tenía una misión más *“delicada que la de un médico”*³³, por tener diariamente en sus manos la vida de multitud de personas, de todas las clases, especialmente de las más elevadas. Era un empleo en que según esta publicación, se debía *“poseer en alto grado de sentimiento de su responsabilidad, el cual no es suficientemente*

²⁹ MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 143 de 2001, Capítulo II, Artículo 3, Sobre Actividad Transportadora.

³⁰ *Ibíd.*, Lema: Trabajador, época: 1869.

³¹ *Ibíd.*, Lema: Presidente, época: 1869.

³² Anales de Ingeniería. Órgano de la Sociedad Colombiana de Ingenieros. “El conductor de Locomotora”. Vol. VII, No 78. Bogotá: 1894.

³³ Anales de Ingeniería. Órgano de la Sociedad Colombiana de Ingenieros. Vol. VII, No 78. Bogotá: 1894. p. 11.

intenso, si no cuando se conocen bien todas las causas de los varios accidentes que á cada caso pueden sobrevenir”.

De igual forma se consideraba a la locomotora como un cuerpo organizado y de movimientos bastantes complicados, el que la maneja debe conocer su anatomía, como conoce el médico la del hombre, *“es un cuerpo al que debe dársele de comer y beber á su tiempo, y sólo a su tiempo, y esto en cantidades determinadas”.* El documento mostraba la preocupación por que las compañías de ferrocarriles debieran educar mejor a estos empleados, preocupándose por que conocieran el número de piezas de que constaba cada máquina, el papel que cada una desempeñaba y el resultado probable de su mal funcionamiento.

Se recomendaba que cada empresa de ferrocarriles estableciera escuelas de enseñanza para sus empleados, estimulando a los mejores, de acuerdo a su actividad y honradez. Se planteó así mismo la posterior publicación de un *“catecismo de la locomotora”*, de gran utilidad para ingenieros civiles, mecánicos y conductores de tren. Se publicó en este espacio, un artículo transcrito del Diccionario de Arquitectura e Ingeniería titulado *“el maquinista”*, encargado de vigilar, conducir o dirigir el movimiento, funciones y conservación de una máquina de cualquier especie³⁴. En cuanto al maquinista, era descrito como “un hombre sereno en el peligro, ordenado, tranquilo en sus actos, y que conociera

³⁴ “Es indispensable que el maquinista conozca perfectamente la composición y manera de funcionar de la máquina confiada á su cargo, y el modo más fácil, breve y ordenado de desarmarla y armarla, limpiarla y reparar sus averías , corrigiendo sus defectos, conociendo su potencia efectiva, resistencia de cada uno de sus mecanismos, y el efecto útil que puede producir; si es de motor de sangre, la fuerza de que puede disponer y medios de regularla, para que con la menor fatiga del agente, se obtenga el mayor producto, si el motor es hidráulico ó de gas, el mecanismo de llaves y compuertas para llevar al mismo fin con la mayor economía... y si es de vapor, la alimentación de fuego en el hogar y de agua en la caldera, y la mayor utilización de aquel, ya en expansión o condensación, cuando sea este sistema”.

especialmente una lista de requerimientos dados por la Sociedad Colombiana de Ingenieros de aquella época.

A finales del Siglo XIX Jorge Mayer, jefe de División en el Ministerio de trabajos públicos de Francia, produjo un estudio profundo acerca del uso y explotación de los ferrocarriles, el cual fue adoptado, para el caso colombiano, por el Ministerio de Fomento³⁵. En este estudio se hizo una serie de recomendaciones a las compañías ferrocarrileras, con el fin de conocer mejor funcionamiento de las máquinas y garantizaran la seguridad y comodidad de los pasajeros.

En primera medida se hace referencia a la exactitud de los horarios de uso de las carrileras, con el fin de evitar encuentros desastrosos en ruta; en el caso francés, las compañías tenían la obligación de someter a examen del Ministerio de trabajos, el cuadro de la marcha de la marcha de trenes que hacían el servicio en cada línea de su red. Las líneas de doble vía eran las más importantes y por tanto las más frecuentadas, eran llamadas vías ascendentes o vías de partida y servían para la circulación de los trenes que se alejaban del embarcadero principal, la vía descendente servían para los trenes que regresaban a este embarcadero. Gracias a un ingenioso sistema de desviaciones y sobre alzamientos de vías, es decir al precio de valiosos trabajos, la Compañía de París obtuvo una completa independencia de sus ramales principales, evitando que una vía de salida se cruzara con una de llegada ejemplo que fue imitado por todas las compañías.

³⁵ MAYER, Jorge. Ferrocarriles, Su Historia, Construcción y Explotación. En: Anales de Ingeniería, Vol. VIII, No 80. 1880, p. 11.

De esta forma se reducían los casos de accidente pero no se podían evitar ciertos accidentes. Se fueron ideando algunas disposiciones indispensables para la circulación de los trenes como la utilización de aparatos y las señales que advertían constantemente al mecánico, las circunstancias que debían dirigir su marcha o detenerla.

De otra parte entre los componentes de las rutas se encontraban los cojinetes de juntura que era lo que servía para unir, bajo la presión de una misma cuña, dos rieles consecutivos, colocados cabo a cabo. Las bridas eran armaduras laterales de hierro que abrazaban a la vez las extremidades de los dos rieles, atornillándolas, dándole continuidad a la línea de rieles.

Los rieles tenían que soportar una presión aproximada de 12.000 a 15.000 kilogramos por eje y teniendo en cuenta la pendiente, la curva y la velocidad de la locomotora, estos gravitaban de forma diferente entre los dos rieles, exponiendo al tren al grave peligro de descarrilamiento. Las Compañías francesas utilizaban los rieles *Vignole* de acero con peso de 44 kilogramos doscientos gramos y los de doble zeta de 44 kilogramos. Luego desde 1880 las cambiaron por un riel de 12 metros de longitud y un peso de 43 a 47 kilos por metro que garantizaban mayor solidez y resistencia ante la velocidad creciente de las máquinas.

Los rieles de hierro se consideraban capaces de soportar el paso de 80.000 trenes, mientras que los de acero con una alineación recta, soportarían el paso de 150.000 ó 200.000 trenes para hacerles sufrir un deterioro de un milímetro. Por su parte estos rieles eran unidos por medio de los travesaños, los cuales deberían ser preferiblemente fabricados con maderas de roble, haya, abeto y pino. La madera era protegida del deterioro con sustancias como el sulfato de cobre,

cloruro de zinc o aceite residual. De igual forma los travesaños metálicos tenían la ventaja de procurar una vía en mejores condiciones a través del tiempo, pero como lo hace notar M. A. de Lapparent, los travesaños metálicos carecían de masa y volumen y daban una vía menos flexible y suave que la construida con travesaños de madera.

Instalar los travesaños o “cajear” requería de suma precisión porque era necesario que los cojinetes y las muescas donde se encajaban rigurosamente en posición y la inclinación precisa. Este fue llamado “el juego de la vía” y se consideraba indispensable en razón del paralelismo de los ejes, sin lo cual toda la circulación por curva sería imposible y haría salir las ruedas fuera de los rieles. Se podían construir caminos de hierro de vía normal de 1.45 metros, a un precio por kilómetro que excedía un poco al del camino de hierro de vía angosta de un metro, conservando la uniformidad de tipo francesa que permitía una completa utilización del material rodante.

El asiento de la vía exigía una precisión extrema y exactitud rigurosa. Para ello se servía de niveletas para rectificar el nivel de los rieles y se levantaban los travesaños a la altura conveniente con un relleno de balasto. La separación de los rieles se verificaba con una plantilla de hierro y para unirlos entre sí, se procuraba dejar un espacio entre ellos que variaba de 2 a 5 milímetros, según la temperatura del momento en que se fijaban los travesaños.

Para facilitar el paso de los trenes en el punto en que la vía se bifurcaba, era necesario instalar rieles especiales fijados en un mismo travesaño por una de sus extremidades y pudiendo girar libremente en un plano horizontal. Estos rieles intercalados en la vía eran adelgazados en la otra extremidad, de modo que

colocada en el riel cercano, formaba con él una superficie de igualación continua, lo que se obtenía combinando la forma de la punta adelgazada de modo que una parte de su sección asentara en el cuello del riel. De aquí el nombre de agujas que recibían y aun reciben estos rieles móviles, unidos por dos a tres varillas de hierro que se manejan con la ayuda de un sistema de palancas, establecido cerca de la vía.

La plancha giratoria era destinada a la maniobra de los vagones, era una mesa movable y circular de cerca de cuatro metros de diámetro, capaz de soportar los más pesados fardos y provista de dos vías que se cortaban en ángulo recto. Para hacer mover este disco alrededor de su centro, se le hacía reposar sobre un eje y sobre una serie circular de carretillas. El carro de servicio podía reemplazar económicamente una serie de planchas, pero no podía ser instalado si no en ciertos puntos de la vía.

Los caminos de hierro recibían los pasajeros y descargaban las mercancías en determinados puntos que se llamaban estaciones o paraderos, ubicadas teniendo en cuenta la naturaleza e importancia del tráfico a que se debía servir, del modo como se repartía el trayecto de la línea y de la configuración que los lugares que atravesaba.

Las estaciones secundarias se componían generalmente de dos andenes de 60 a 100 metros a lo largo de cada vía, con un resguardo para guarnecer a los pasajeros en caso de lluvia, opuesto al edificio de la estación, un edificio compuesto por un patio para el estacionamiento de los carruajes y el ómnibus en el cual los viajeros encontraban una sala de espera, ventanillas para la distribución de los billetes y el registro de los equipajes. También se encontraba un malecón

especial con un resguardo de importancia variable para la carga y descarga de mercancías y de algunas vías accesorias para su rápido despacho.

Las instalaciones eran casi las mismas para las pequeñas estaciones, salvo las dimensiones de los edificios que exigían espacios más voluminosos. Las estaciones principales se componían de tres partes principales: el servicio de viajeros, el servicio de las mercancías y el servicio de la tracción. Se escogía las grandes estaciones para concentrar las máquinas, eran lugares de paradas bastante prolongadas propicias para el cambio de locomotoras y ofrecían al personal agregado a las máquinas y para su conservación, abundantes recursos técnicos. Así mismo las grandes estaciones exigían siempre un depósito de máquinas con suficiente capacidad y las instalaciones necesarias para efectuar las reparaciones corrientes y de alta complejidad técnica.

1. LA REGION NORTESANTANDEREANA: RESEÑA HISTORICA Y GEOGRAFÍA

1.1 RESEÑA HISTÓRICA DE LA REGIÓN FRONTERIZA

Tal como lo indica el profesor Jorge Meléndez Sánchez en su obra, la ciudad tiene su origen en la fundación de la Parroquia de San José de Guasimales, en el Valle de Cúcuta hacia el año de 1733, como medida implantada por el Capitán José Gómez de Figueroa para facilitar la creación de un centro apropiado para hacer frente a las hostilidades de los indios motilones³⁶. Durante la segunda parte del siglo XVII y la primera del siglo XVIII, los españoles quisieron asentarse en las estribaciones de la cordillera, donde la tierra era apta para el cultivo del cacao, añil y el uso en la ganadería, pero no se había tenido en cuenta a los tradicionales dueños de éste territorio, ni mucho menos que esta frontera natural y humana no se podía correr, sin sufrir las consecuencias de la usurpación de estas tierras³⁷.

Fueron los pamploneses quienes habían propuesto el desvío por una nueva ruta debido a la imposibilidad de controlar la salida hacia el lago de Maracaibo. Desde 1560 se dedicaron a explorar los territorios de la cordillera al noreste del Valle de Cúcuta, conduciendo al intento de poblamiento que culminó con la fundación de Ocaña. A su vez con la fundación de San Pablo de Salazar de las Palmas en

³⁶ MELENDEZ, Jorge. Aniquilamiento o Pacificación. Bogotá: Gráficas Margal. 1982, p. 34.

³⁷ Anteriormente, con la fundación de Pamplona en 1549 y la búsqueda de una salida fluvial para el Nuevo Reino, llevaron a la exploración de las tierras bajas del río Zulia y del borde de la parte sur del Lago de Maracaibo, donde habían aparecido indios belicosos que más adelante serían llamados Motilones.

1583 y la ciudad venezolana del Espíritu Santo de la Grita en 1567, formaron una línea fronteriza con las tribus de indios belicosos que luego llamarían Motilones. Como se puede apreciar en el mapa N°1, con la fundación de estas tres poblaciones se define un temporal desvío de la ruta comercial programada desde años antes; ahora desde Mérida (en Venezuela), se iniciaba el costoso y lento camino hacia el occidente para llegar hasta río Magdalena, convirtiendo así a Pamplona, en un centro administrativo fuerte y que resultaría ser la población más beneficiada comercialmente.

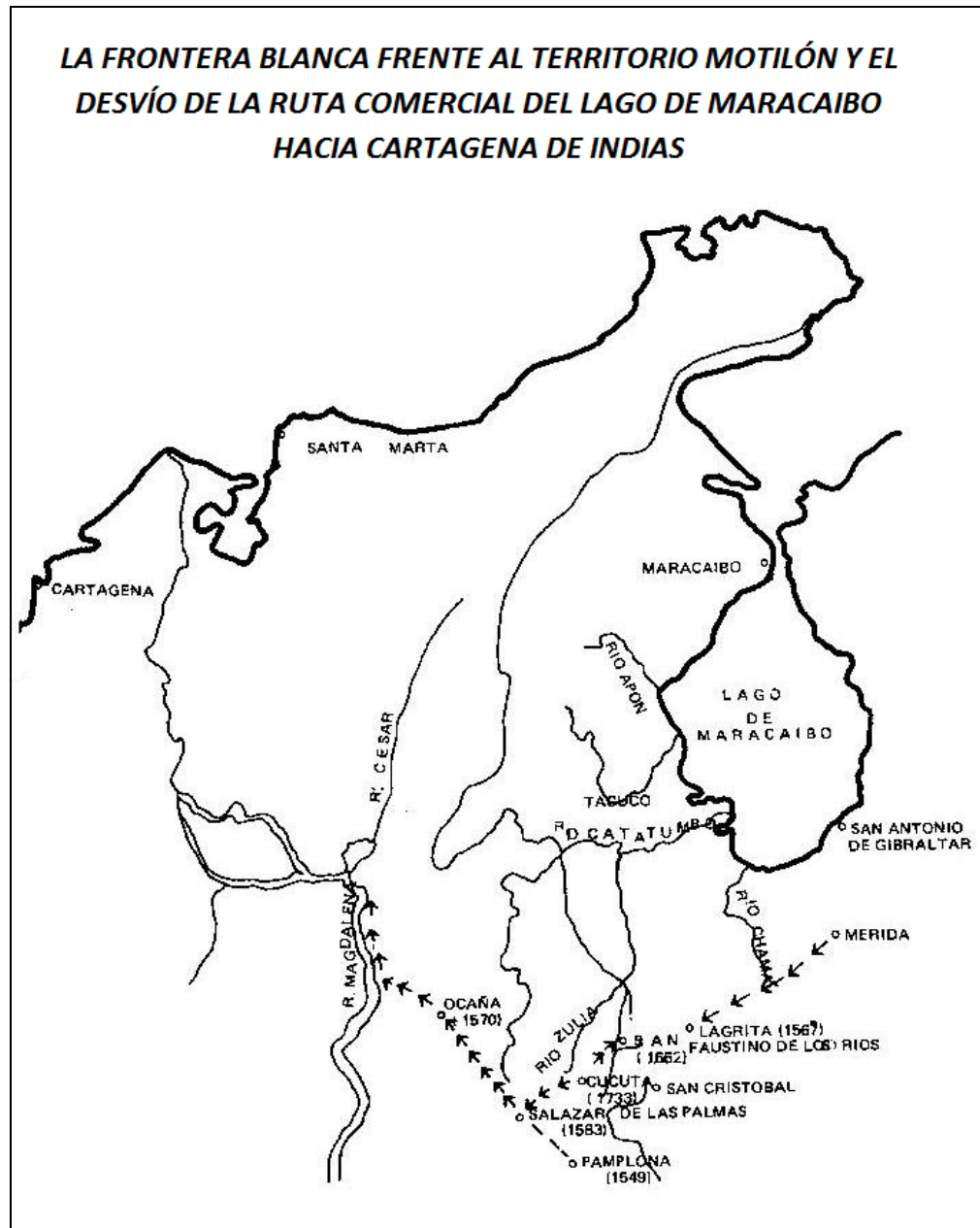
Hasta la primera mitad del Siglo XVIII en Cúcuta se llevó a cabo la eliminación, sometimiento y desalojo de los aborígenes. La parte sur del Lago de Maracaibo había sido defendida desde el Siglo XVI por los nativos que repelieron todo intento de sometimiento, razón por la cual los españoles habían decidido utilizar otras rutas para el comercio y conformarse con un débil control de las que unían a Mérida y Pamplona con Cartagena.

En los límites del Estado de Táchira en Venezuela y el Departamento del Norte de Santander, habitaban algunas tribus de indios llamados “Chinatos Xirajoras”, que fueron sometidas durante la estabilización de la conquista en el Siglo XVII, permitiendo la formación de los pueblos de Lobatera, Arenosa y el poblado de San Faustino de los Ríos, cerca al Valle de Cúcuta en 1662; el sometimiento de estas tribus permitió a los españoles el control definitivo de la ruta de salida al Lago de Maracaibo.

Las tribus de Chinatos terminaron por hacer un solo frente con los exploradores españoles y más adelante se convertirían en la base de la frontera blanca y en la

mano de obra necesaria para mover las embarcaciones que iban y venían del lago de Maracaibo y que abastecían de alimentos a San Faustino.

ILUSTRACIÓN N° 1: MAPA LA FRONTERA BLANCA FRENTE AL TERRITORIO MOTILÓN Y EL DESVÍO DE LA RUTA COMERCIAL AL LAGO DE MARACAIBO.



Fuente: MELENDEZ, Sánchez. Jorge. Aniquilamiento o Pacificación. Gráficas Margal, Bogotá: 1982, p. 9.

A diferencia de estas tribus, la defensa del territorio de los Motilones se volvió una pesadilla para los establecimientos españoles de los poblados de San Pablo de Salazar de las Palmas, Pamplona, Mérida, La Grita, San Faustino y la Villa de San Cristóbal³⁸. A finales del Siglo XVII las tribus motilonas habían logrado incursionar en toda la frontera blanca, por lo cual se tuvo que prohibir permanentemente el tránsito por el río Zulia a los vecinos de Salazar, Pamplona y San Cristóbal con el fin de evitar a los Motilones, dándole a la “región” un aire de abandono, puesto que se dificultaban ostensiblemente las actividades comerciales.

Hacia 1730 fue nombrado don Ignacio Toriciro Montenegro como gobernador de Maracaibo, quien logró generalizar la iniciativa militar en todas las regiones afectadas por la población motilona; por su parte la lucha por el corredor formado entre San Faustino y Salazar de las Palmas la asumió don José Gómez de Figueroa que recibió la jefatura de las milicias y contó con el apoyo de los vecinos de los poblados y de los hacendados del Valle de Cúcuta. Tras la muerte del Capitán Gómez de Figueroa lo sucedió don Francisco Rangel de Cuellar quien poco logró en su deseo de alcanzar el control militar del área.

Posteriormente un español efusivo administrador de los intereses reales arribó a la región y demostró sus ímpetus guerreros y de liderazgo ante los habitantes; don Buenaventura de Flotas y Sepúlveda fue nombrado Gobernador y capitán general en 1743, asumiendo como defensor restaurador de la “ciudad”. En diez años logró reconstruir el poblado de San Faustino destruido por los motilones, dotándolo de todos los requerimientos guerreros y de establecimientos públicos. Hacia 1750 don Fermín Dionisio de Amado anunció su parte de victoria desde la Parroquia de

³⁸ MELENDEZ, Jorge. Op. cit. p. 19.

Cúcuta y con implacables carnicerías y destrucción de los habitáculos, y recursos de los indios, hizo posible que en 1759 los hacendados de Valle de Cúcuta y de Salazar fundaran el Puerto de Los Cachos a orillas del río Zulia, desafiando los intereses comerciales de la población de San Faustino de los Ríos.

Tras la derrota motilona se logró concentrar en el Valle de Cúcuta el eje de la salida comercial, razón por la cual se empezó a notar la presencia de las autoridades de las jurisdicciones de Pamplona y San Cristóbal. Durante el Siglo XVI los blancos tenían que utilizar el desvío de su ruta comercial aplazando su salida al Lago de Maracaibo, por una ruta terrestre que inicialmente salía desde Mérida hacia el río Magdalena por la vía de Ocaña y servía a Pamplona. El deseo de cambiar las condiciones para el comercio por parte de los vecinos de Mérida y la Villa de San Cristóbal, alentó la fundación de San Faustino de los Ríos en 1662 a orillas del río Pamplona, con el fin de implementar la navegación fluvial.

Bajo el mando de don Sebastián Guillén y junto al cabo Antonio Gutiérrez salió de San Faustino un grupo de cincuenta soldados y dieciséis tripulantes a iniciar la expedición el 6 de agosto de 1772, con el ultimátum para los motilones de exterminio o emancipación. Poco a poco se fueron acercando los primeros indios temerosos y otros se refugiaron en las selvas del Catatumbo medio; Guillén hizo la posición oficial del territorio el 25 de agosto y fue recibido como un héroe el 5 de septiembre en Maracaibo. En febrero de 1773 se reiniciaron las operaciones tomando la vía del río Catatumbo y el río Chamá a la destruida salida del poblado de San Faustino de los Ríos al sureste del lago de Maracaibo, de esta forma la pacificación fue un hecho y con ella la salida libre para los comerciantes de cacao y otras especies.

Al regreso de Guillén a San Faustino fundó por orden del Virrey Guirior algunos pueblos en las cercanías del río Zulia, entre ellos Caño Colorado, Las Cruces, Arenosa, Isla de la Grita, Orope, Caño Motilón, Buenavista, San Buenaventura, Tronconales, Icereal del Catatumbo y Playas del Rosario. En octubre de 1875 fundó con la parafernalia del caso, el puerto de “San Buenaventura reuniendo indios dispersos, buscando cura y cabo con un costo de \$8.000”³⁹.

1.2 GEOGRAFÍA DE LA REGIÓN FRONTERIZA

El Departamento del Norte de Santander está localizado en el nororiente de Colombia y limita por el norte y oriente, con la República Bolivariana de Venezuela, por el sur con los departamentos de Santander y Boyacá, y por el occidente con los departamentos de Cesar y Santander⁴⁰. La capital departamental es la ciudad de Cúcuta, la cual fue fundada por don Antonio Villamizar Pineda en el año 1773, en algunos terrenos que pertenecían a Juana Rangel de Cuellar.

El Norte de Santander tiene una extensión de 21.658 kilómetros cuadrados de los cuales la mayor parte del territorio es zona montañosa y se ubica en la cordillera oriental; otra porción del territorio la componen las llanuras del Zulia y el Catatumbo. Su territorio presenta una temperatura que oscila entre los 16°C en las zonas altas y 26°C en las tierras bajas, con precipitaciones que van desde los 800 mm anuales en las zonas más secas, hasta los 3.000 mm en las áreas montañosas.

³⁹ *Ibíd.*, p. 79.

⁴⁰ Colombia. Biblioteca Banco de la República. Norte de Santander. Bogotá: 2005.

La hidrografía de la frontera colombo-venezolana gozaba de algunas características especiales que favorecían enormemente el tránsito de pequeñas naves, tales como piraguas y bongos que facilitaban la comunicación en las antiguas provincias del Virreinato de Nueva Granada⁴¹. Los principales ríos de la región nacen en la cordillera oriental colombiana y en las montañas tachirenses, surtiendo las cuencas hidrográficas y permitiendo el transporte fluvial por sus aguas.

Los principales ríos que componen esta cuenca hidrográfica son el Zulia, el Táchira, el Catatumbo, el Grita, el Pamplonita y el Escalante. Por su parte el río Táchira nace en el páramo venezolano de Tama a 4000 msnm y recorre parte de la frontera para verter sus aguas al río Pamplonita, y juntos recibir las aguas del San Pedro en plena zona limítrofe. Sesenta kilómetros más adelante este río se une con el río Zulia en las aguas occidentales del Estado Táchira, formando el lecho navegable que conduce al Lago de Maracaibo en Venezuela.

En la región venezolana de Ureña el río Pamplonita confluye con el Táchira y hacían posible la navegación de tan sólo pequeñas embarcaciones, puesto que el río presentaba variedad de desniveles e inundaciones continuas que desviaban su curso, obligando a los osados navegantes a realizar todo tipo de maniobras para no sufrir percances⁴². Los lechos surcados por estos ríos eran de especial riqueza, ya que la calidad de sus tierras era apropiada para el cultivo del cacao, la caña de azúcar, el café y de buen abrigo para la ganadería.

⁴¹ MURGUEY, G. José. Controversia Colombo-Venezolana de la Construcción del Gran Ferrocarril del Táchira. Caracas: Imprenta Nacional, 1988.

⁴² El río Táchira nace en el cerro "Macho-Rucio", situado en la Cordillera Oriental colombiana y más específicamente en el páramo de las Jurisdicciones, al sur de la Provincia de Ocaña. Este pasa de ser un río de montaña en territorio colombiano a ser un río de llanura en tierras venezolanas, ya que recibe las aguas de importantes afluentes como el "Río de Oro", los ríos "Socuavo", "Tarra" y Zulia que aumentan considerablemente su caudal.

Cuando el Zulia y el Catatumbo se unen forman un largo trecho navegable situado entre el Estado Táchira y la región de Zulia en Colombia. Esta capacidad fluvial ha sido desde tiempos remotos de gran importancia para el comercio regional, por ejemplo el cronista Luis Febres Cordero le atribuía este dinamismo a las condiciones que le otorgaban los tres ríos más importantes en conjunto y pensaba que el “*Pamplonita le daba vida, Cúcuta le brindaba fuerza y movimiento alegre, y Maracaibo lo recibía con agradecimiento en la tersa serenidad de su Lago*”⁴³.

Así mismo el río Zulia se origina de la unión de varios ríos que nacen en las lagunas situadas en el páramo de Cachirí, en el Departamento de Santander, sobre la Cordillera Oriental de los Andes colombianos y recorre el valle de Cúcuta hasta adentrarse en Venezuela, en donde vierte sus aguas al Lago de Maracaibo. Este río es navegable en territorio nacional, tan sólo en un tramo de 70 kilómetros, hasta cercanías al antiguo Puerto de Los Cachos.

En territorio venezolano, el río Zulia era navegable a lo largo de 260 kilómetros, permitiendo en sus últimos 80 kilómetros la travesía de barcos de mayor calado. Durante el verano las condiciones variaban dificultando y hasta impidiendo la navegación por el río o en muchos casos y causando la avería de las naves y la pérdida de las mercaderías.

Durante el Siglo XIX los puertos más importantes en las riveras del río y en territorio colombiano eran el Puerto de Los Cachos y el Puerto de San

⁴³ FEBRES, Cordero. Luis. Del Antiguo Cúcuta. Datos y aportaciones para su Historia. p. 452. EN: MURGUEY, G. José. Controversia Colombo-Venezolana de la Construcción del Gran Ferrocarril del Táchira. Caracas: Imprenta Nacional, 1988.

Buenaventura, actualmente llamado Puerto Villamizar, y del lado venezolano el Puerto de Táchira en la unión del río Zulia y el Catatumbo. Al unirse estos grandes ríos, el Zulia y el Catatumbo formaban el nudo hídrico de gran importancia para el comercio en siglos anteriores en la ruta hacia el Lago Maracaibo. La navegación por el Catatumbo y la implementación de los ferrocarriles en la frontera, fueron grandes protagonistas en la vida del Siglo XIX, pero antes que cualquier medio de comunicación y transporte, fueron los ríos las verdaderas arterias de la vida y el comercio entre ambas naciones.

De otro lado la construcción de los primeros caminos a ambos lados de la frontera que se inició “coincidentalmente”⁴⁴, según Murguey, llevó a que se trazaran ciertas rutas que pretendían converger en algunos sitios de interés común para colombianos y venezolanos. A este lado de la frontera se cristalizó el deseo de construir un camino entre San José de Cúcuta y el Puerto de San Buenaventura sustituyendo al antiguo puerto de Los Cachos, pues en su trayecto se realizaban gran cantidad de transacciones comerciales de importancia para la economía de la región tales como el transporte y compraventa de productos agrícolas como café, cacao, tabaco, plátano, varios tipos de frutos y diversidad de especies animales de corral⁴⁵.

Para acercarse más íntimamente a las formas de vida de Cúcuta y tener una idea de cómo era la “ciudad”, cómo era y qué pensaba la población de la región y cómo era vivir en la frontera en aquellos tiempos, fue preciso echar una mirada a los

⁴⁴ A su modo de ver, más no es conveniente dejar este tipo de sucesos al libre albedrío de la suerte y la casualidad, sino más por un juego estratégico de intereses comunes a ambos lados de la frontera colombo-venezolana, o a la conformación de redes de poder que facilitaban su actuar por las estrechas relaciones comerciales que tenían en la época.

⁴⁵ Pese al anacronismo, se pretende ubicar simplemente los factores que hacían que estas comunidades vivieran juntas en un mismo hábitat, compartieran un modo de vida y unas costumbres comunes en el área geográfica anteriormente descrita.

escritos de un habitante de la época; Carlos Luis Jácome en su obra “Cúcuta de otros días” presentó una imagen de la ciudad y la sociedad nortesantandereana de fines del Siglo XIX⁴⁶. Nacido en 1888 Jácome relató cómo vivió en carne propia la vida cucuteña y mostró las condiciones por las cuales a Cúcuta no se le podía llamar ciudad, a pesar de contar con cierta infraestructura que la ubicaba en mejor posición que alguna otra población de la época, como por ejemplo un ferrocarril y un tranvía de carácter internacional, la red de telegrafía y telefonía, etc., propios de un centro civilizado. Por el contrario, Jácome pensaba que Cúcuta:

“no pasaba de ser una Aldea Grande a pesar de los continuos y nobles esfuerzos que por cosmopolitarla y pulirla hacían nuestros insignes abuelos. A tan mortificante apariencia contribuían la falta de pavimento (de algún modo hay que nombrar los espeluznantes empedrados que se usaban y se usan todavía) en varias de las calles principales, y aquellas nutridas procesiones de vacas, que de mañana a tarde recorrían el poblado con andar académico, exasperando a los vecinos con sus mugidos y señalando su paso con sobras orgánicas de esas que no confunde nunca ni el tacto, ni la vista, ni el olfato”⁴⁷.

Para la gente de menores condiciones la vida era rutinaria y alterada tan sólo por alguna costosa obra teatral, una circense corrida de toros o la bulliciosa recepción de algún ilustre personaje de la política regional que, según Luis Jácome, “*le hacía la cara amarga a la fiebre amarilla y a los pésimos caminos*”. La sociedad cucuteña se las arreglaba para cambiar la jornada, haciendo peleas de gallos y “parranditas domésticas”, pues el término de reuniones sociales era de uso exclusivo de la alta sociedad que se reunía en el Club del Comercio o en las imponentes mansiones propias de la verdadera sociedad cucuteña. Los sábados santos se celebraba en los barrios la “quema de Judas”, en donde algunos gallos eran decapitados por hombres osados que cabalgaban al furor de la quema polvorera; diciembre era amenizado por las misas de aguinaldos, los preparados de hayacas y chocolate, animados con pedidas de “ron de la ceiba” y los juegos de billar con mejores exponentes del pueblo.

⁴⁶ JACOME, Luis Carlos. Cúcuta de otros días. Cúcuta: Imprenta departamental, 1945.

⁴⁷ *Ibíd.*, p. 87.

Por su parte las altas clases hacían lo suyo en el fino arte de la equitación, exhibiendo hermosos animales y atuendos en los paseos al Carmen o la quinta de don Juan Bosch. Los pudientes celebraban sus matrimonios, bautizos y cumpleaños con emotivos bailes, para “sacar el ánimo del aburrimiento, del cuerpo la murria y andar siempre vueltos pitos y maracas de contentos, y entusiasmados”⁴⁸. Pobres y ricos, los niños de entonces andaban de alpargatas desde los seis hasta los quince años y se divertían jugando al “cucho” o al “palmo y jeme”, con metras de cristal o simples jaboncitas, cometas o bubutes y los juegos con el trompo. Aunque tan sólo es un vistazo a la vida cucuteña, recrea con simpatía qué se sentía vivir en aquel tiempo, en uno u otro lado de la sociedad cucuteña.

⁴⁸ *Ibíd.*, p. 90.

2. APARICION Y EVOLUCION DEL CULTIVO DEL CAFÉ EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

Cuando el Departamento del Norte de Santander formaba parte del Estado Soberano del mismo nombre, se inició en esta región un proceso de expansión económica que involucró directamente los sectores agrario, industrial, comercial y financiero. Un producto en especial, hizo posible una rápida inserción de la economía regional en el ámbito nacional y extranjero; el café hizo su aparición por estas tierras y gradualmente vitalizó la economía, y las relaciones comerciales del Departamento fronterizo, como ningún otro producto lo hizo en la época. Roberto Junguito cree que el origen de los cultivos del café en las tierras suramericanas, se debió a que los “franceses trajeron las primeras semillas de café a sus colonias de América”, específicamente hacia las regiones de Guayana y Martinica, hacia finales del siglo XVII⁴⁹.

De igual forma el Autor también cree que “los holandeses trajeron la planta a Surinam en 1714 y de allí pasó a Venezuela”⁵⁰. A los religiosos jesuitas se les atribuye por su parte la entrada del cultivo del café a tierras colombianas hacia 1723 y posteriormente se iniciaría la expansión del cultivo por el territorio nacional, concentrándose inicialmente en ciertas regiones como Popayán, la Provincia de Santa Marta y Riohacha. Así mismo Junguito encontró evidencias fechadas en 1787, en las cuales el Virrey Caballero y Góngora afirmó que el café ya se cultivaba en pequeña escala en tierras de Girón (Santander) y en Muzo (Boyacá).

⁴⁹ JUNGUITO, Roberto. Producción de Café en Colombia. Fondo Cultural Cafetero-Fedesarrollo. Bogotá: Nomos, 1991.

⁵⁰ Ibid., p 2.

De igual forma tuvo conocimiento de que los primeros cultivos comerciales del grano se dieron en las regiones de Santander y del Valle de Aburrá a comienzos del Siglo XIX.

Junguito evoca el estudio clásico de Robert Bayer sobre los orígenes de la industria cafetera en Colombia, quien menciona como uno de los promotores del cultivo del café al padre José Gumilla. Sobre este fruto el clérigo escribió: “*el café, tan valorada fruta, la ensayé yo mismo. La planté y creció de tal manera que resultaba claro que la tierra es muy apta para la producción de cosechas abundantes*”⁵¹. También afirma que el informe del diplomático francés Le Moyne en 1828, daba cuenta que en el ascenso desde Honda a Bogotá era frecuente percibir los cultivos de café a orillas de los caminos.

Para el caso de Santander encontró que el francés Mollien a su paso por esta región en 1823, percibió que el café junto con el añil y el cacao eran utilizados para el autoconsumo, y que había un excedente de la producción que era comercializado en las cabeceras de los pequeños poblados. Incluso, Junguito hace referencia al gusto que tenía el Libertador Bolívar por el cultivo de café y otros productos, aunque en cierto momento llegaría a dudar de su capacidad para consolidar una fuente permanente de ingresos para la Nación colombiana⁵².

⁵¹ BEYER, Robert. C. Ph. D. The Colombian coffee industry; origin and major trends. Thesis, University of Minnesota, Minneapolis, 1947. p. 1-4. EN: JUNGUITO, Roberto. Producción de Café en Colombia. Fondo Cultural Cafetero-Fedesarrollo. Bogotá: Nomos, 1991. p. 3.

⁵² Llegó a escribir Bolívar sobre el cultivo del café: “A esta hora considero que la hacienda de añil estará muy adelantada y la de café ya comenzada, como dejé dispuesto, pues, aun cuando haya habido algunos tropiezos, he escrito las salven así sea a costa de ofrecer, en caso de que no salgan a ser más las tierras, abonar el valor de ellas”.

Supuestamente en 1856 uno de los allegados a Bolívar, don José Manuel Restrepo escribió acerca del café que *“era un grano precioso, cuyo consumo y valor crecen cada día en el mundo civilizado, puede cultivarse entre nosotros, con una grande extensión. Pocos terrenos tenemos en que no se pueda producir en abundancia. Casi todas las faldas, colinas y recuestos de nuestras cordilleras son a propósito para el cultivo del café desde la altura de 5.000 pies para abajo hasta las costas del mar... obsérvese que en cierta elevación de nuestras cordilleras en que sólo es templado el clima, no hay fruto valioso alguno que cultivar. El café lo sería, y daría excelentes cosechas que se venderían a buen precio”*⁵³.

A lo largo del siglo XIX el café formó parte de las discusiones políticas de los líderes colombianos, por citar algún ejemplo se puede mencionar la defensa que hizo Salvador Camacho Roldán en 1864 del cultivo de este producto, *“se produce en todas las temperaturas húmedas de 1200 hasta 1800 metros sobre el nivel del mar; la planta no es perseguida por hormigas, ni por otras plagas que atacan el tabaco en los climas cálidos; la sombra del café mata por si sola a cualquier otra vegetación, de manera que no se necesita gran trabajo para la conservación de las plantaciones; la planta se produce desde los tres años y dura veinte o más años produciendo sin intermisión..., por lo que no exige el aumento extraordinario de jornales en épocas de cosecha; no necesita terrenos de gran fertilidad; se presta a los trabajos de pequeña cultura, pues en una fanegada caben dos mil o más árboles que pueden dar al año cantidad suficiente para satisfacer los deseos de una familia pobre. Es pues, una producción esencialmente democrática y no hay ningún sólo Estado de la República que no pueda producir grandes cantidades de café...”*.

⁵³ RESTREPO, José Manuel. El Cultivo del Café, Bogotá: 1856. Citado por PIZANO, Diego en Artículo titulado “los sistemas de comercialización y exportación de café”, Manizales: Seminario sobre café, Corporación Autónoma de Manizales Vol. 1. 1981, p. 56-57. En: JUNGUITO, Roberto. Producción de Café en Colombia. Fondo Cultural Cafetero-Fedesarrollo. Bogotá: Nomos, 1991.

Así mismo Mariano Ospina Pérez siendo ya expresidente de Colombia publicó en 1881 un folleto que ilustraba acerca del cultivo del café basado en su experiencia como caficultor en la región de Fredonia. De igual forma, Rafael Uribe Uribe también incursionó en la caficultura en su granja de Gualanday en tiempos de la Guerra Civil de los Mil Días. Pasada la guerra realizó una misión diplomática en Brasil donde resaltó la importancia del cultivo del café, basándose en estimaciones futuras del precio del grano y hasta se atrevió a mandar un mensaje a sus compatriotas que incitaba a su cultivo: “*Colombianos, a cultivar café*”.

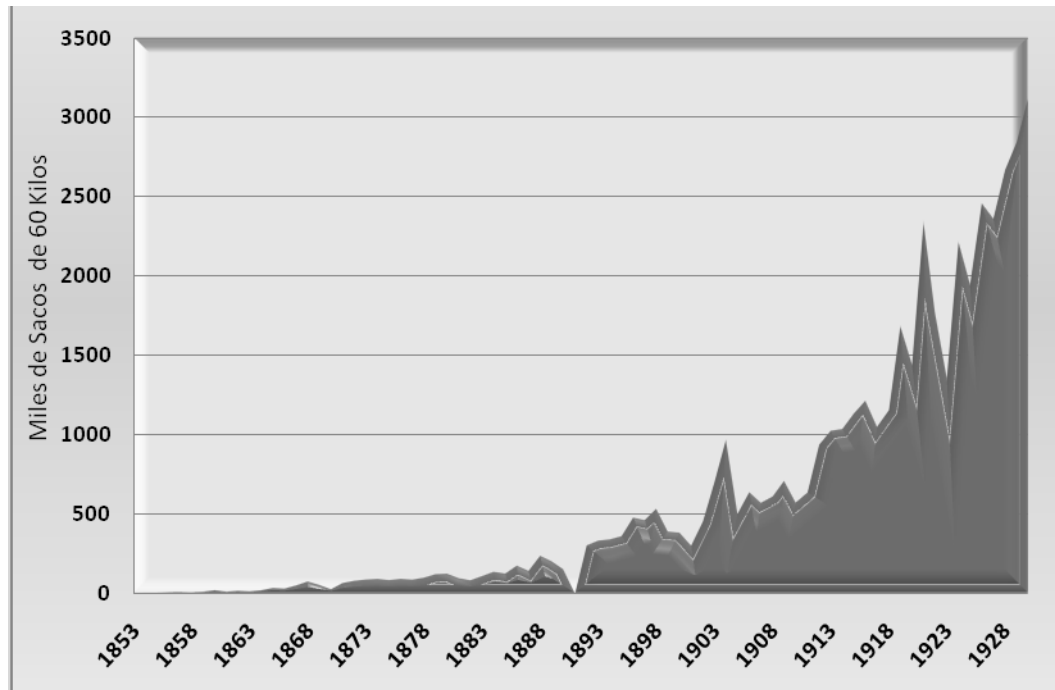
Tal como lo indica la figura N°1, el crecimiento del cultivo y la exportación de café empezaron a incrementar y fortalecer el mercado del producto desde la segunda parte del siglo XIX. Anteriormente la escasa oferta mundial, las fluctuaciones frecuentes del precio del grano y la situación política que vivía el país, habían truncado el desarrollo de esta industria. Ya en la segunda parte del siglo aunque un tanto inestables los precios del café tendieron a favorecer su cultivo e incentivar en ciertas regiones del país su comercio con destino a los mercados internacionales, por lo que se propició la expansión de los cafetales, aunados por la aparición de la plaga de la roya en Asia, donde también se cultivaba el fruto.

En esta primera gráfica también se puede percibir como entre 1850 y 1880, periodo de gobierno de la Regeneración, la producción de café pasó de menos de mil sacos a cerca de cien mil sacos anuales; así mismo el primer periodo de auge del café se presentó entre 1880 y el comienzo de la Guerra de los Mil Días, tiempo durante el cual la producción se quintuplicó, acercándose a los quinientos mil sacos en 1898⁵⁴. La Guerra por su parte trajo graves consecuencias para el sector cafetero y como se puede observar en la gráfica, la producción en los años 1899 y

⁵⁴ *Ibíd.*, p. 7.

1900 sufrió un desplome casi total. De nuevo en 1905 la cifra de producción del grano se acercó al medio millón de sacos, reiniciando el ascenso comercial⁵⁵.

GRÁFICO N° 1: EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN DE CAFÉ EN COLOMBIA 1853-1930



Elaborada por el Autor a partir de los datos de: BEYER, Robert Carlyle, PhD., *The Colombian Coffee Industry: origins and major trends, 1740 -1940: table V*, University of Minnesota, Minneapolis, 1947. Las cifras desde 1883 a 1890, 1892,1893 y 1900 a 1904, son estimativos de LLERAS, Fernando, *El Café: antecedentes generales y expansión hasta 1914*. Bogotá: Universidad de Los Andes, 1970.

En los años de 1912 y 1913 ya la producción se había recuperado duplicándose hasta alcanzar una cosecha de un millón de sacos. Posteriormente en la década de 1920 se obtuvo una producción de dos millones de sacos y en los años treinta se lograría producir ya más de tres millones de sacos. Así mismo a medida que aumentaba la producción de café, el producto fue aumentando su participación en

⁵⁵BEYER, op. cit. Table II, pp. 359-363. URRUTIA, Miguel, ARRUBLA, Mariano, *Compendio de Estadísticas Económicas de Colombia*, Bogotá: Universidad Nacional. 1970. OCAMPO, José Antonio. *Colombia y la Economía Mundial: Cuadro 2.7*. Bogotá: Siglo XXI, 1984. p.100-101.

las exportaciones totales de la Nación. En el Cuadro N° 1 se aprecia que hacia mediados del siglo XIX, pese a que los tres autores citados no tenían registros claros acerca de la participación del café en el sector externo de la economía colombiana, la producción fue evolucionando a pasos lentos pero importantes. Hacia fines de la década de 1850 ya el café participada en un 8% y 9% del total de las exportaciones nacionales, logrando su punto más alto a mediados de la última década del siglo XIX, con una contribución cercana al 55% en el total de las exportaciones colombianas.

TABLA N° 1. PARTICIPACIÓN DEL CAFÉ EN LAS EXPORTACIONES COLOMBIANAS, 1850 - 1930

AÑO	BEYER	URRUTIA/URRUBLA	OCAMPO
	%	%	%
1850-1854	*	*	*
1855-1859	7.8	*	4.1
1860-1864	*	*	*
1865-1869	9.1	8.4	8.1
1870-1874	16.6	13.8	16.4
1875-1879	12.3	9.1	22.3
1880-1884	*	*	20.2
1885-1889	*	15	34.5
1890-1894	*	*	55.1
1895-1899	48	*	49
1900-1904	*	*	39.5
1905-1909	39	39	37.2
1910-1914	47.6	45.6	*
1915-1919	51.2	54.6	*
1920-1924	69	74.6	*
1925-1929	69	69.6	*
1930	57	54	*

Fuentes: BEYER, op. cit.: Table II, pp. 359-363. URRUTIA, Miguel, ARRUBLA, Mario, Compendio de estadísticas históricas de Colombia, Universidad Nacional, Bogotá, 1970. OCAMPO, José Antonio, Colombia y la economía mundial: cuadro 2.7, Siglo XXI, Bogotá, 1984, pp. 100-101. * No hay información. En: Junguito, Roberto, PIZANO, Diego. Producción de Café en Colombia. Bogotá: Fedesarrollo, 1999. p. 10-11.

Como consecuencia de la Guerra de los Mil Días cayó considerablemente la producción y por tanto la exportación del producto, sin embargo Ocampo cree que para ese periodo le comercio de café pudo participar con un 39.5% de las exportaciones totales. La senda del crecimiento se logró retomar tan sólo a mediados de la segunda década del siglo XX manteniendo un crecimiento sostenido hasta 1929, año en que la fuerte crisis económica que sacudió la economía internacional disminuyó las exportaciones del grano y con ello su participación en el producto nacional.

2.1 INICIO Y AUGE DE LA PRODUCCIÓN DE CAFÉ EN EL NORTE DE SANTANDER

Como se vio inicialmente el origen del cultivo del café en Colombia estuvo matizado por la aparición de cultivos experimentales, dispersos por diferentes regiones del territorio nacional; sin embargo el desarrollo del cultivo como lo pudieron evidenciar varios viajeros del siglo XIX, adquirió especial desarrollo en tierras santandereanas. Tal como lo indica el Cuadro N° 2, para el año de 1874 la producción de café estaba concentrada principalmente en el hoy Departamento de Norte de Santander y en menor proporción en Santander y Cundinamarca, siendo escaso o hasta desconocido el producto en otras regiones colombianas⁵⁶.

⁵⁶ JUNGUITO, Roberto. op. cit., p. 9.

TABLA N° 2. PRODUCCION DE CAFÉ POR DEPARTAMENTOS EN FECHAS SELECCIONADAS ENTRE 1874 Y 1832 (Miles de Sacos de 60 Kilos)

AÑOS	1874	1890	1892	1900	1913	1925	1932
	B	0	A	O	B	A	U-A
Antioquia	1.2	5	9.5	90	185	514	617
Boyacá	0.6	*	*	*	3	*	23
Caldas	1.3	(a)	2.7	(a)	199	495	1004
Cauca	1.1	*	*	*	30	*	56
Cundinamarca	8	40	6.6	230	200	312	405
Magdalena	0.2	*	*	*	25	13	21
Nariño	0.2	*	*	*	5	*	18
Norte de Santander	90	120	52.1	150	123	233	270
Santander	10	10	25.5	120	105	98	150
Tolima	1.0	(b)	9.3	(b)	60	156	448
Huila	*	*	*	*	*	*	51
Valle	0.6	4	8.8	20	50	50	354
Otros	*	*	1.6	*	*	44	36
TOTAL	114.2	230	123.8	610	1085	1821	3453

Fuente: JUNGUITO, Roberto. Producción de Café en Colombia. Fondo Cultural Cafetero-Fedesarrollo. Bogotá: Nomos, 1991, p. 12⁵⁷.

En este cuadro también se puede observar que durante el último cuarto del siglo XIX la producción de café en Colombia se concentró principalmente en el Norte de Santander. Fue así como en 1874 esta región producía el 79% del café nacional, debido a que el cultivo había ingresado recientemente importado desde el occidente de Venezuela y logrado imponerse con relativo éxito como actividad de carácter expansiva en el departamento fronterizo. Para este periodo la producción

B= BEYER, op. Cit.: Table XI.

U-A= URRUTIA-ARRUBLA, op. Cit.: cuadro 1.2, pp. 210-211.

O= OCAMPO, Los Orígenes de la Industria Cafetera, 1830-1929: cuadro 1, Planeta, Bogotá, 1989.

A= ARANGO, Mariano, Café e Industria, 1850-1930: cuadro 11.8, Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1977, p. 166.

(a)= Incluido en Antioquia

(b)= Incluido en Cundinamarca

*= No hay información

En: JUNGUITO, Roberto. Producción de Café en Colombia. Fondo Cultural Cafetero-Fedesarrollo. Bogotá: Nomos, 1991, p. 12.

presentó una fuerte caída debida en gran medida a la Guerra interna de 1876 - 1877 y la caída de los precios internacionales, razones por las cuales tan sólo se logró producir cerca de 52.100 sacos. Las condiciones climáticas, topográficas y físicas favorecieron la expansión del cultivo del café en el Norte de Santander frente a otras opciones agrícolas. En contraste, en departamentos como Antioquia y Caldas apenas se lograba producir el 1.05% del café nacional, puesto que estaban iniciando a adaptar su infraestructura agrícola a este nuevo tipo de cultivo.

Hacia 1890 Norte de Santander tenía una producción cercana a los ciento veinte mil sacos del grano, participando con un 52% del total de la producción nacional y ya se había logrado expandir el cultivo a otras regiones como Cundinamarca que producía el 17%, Santander que producía el 4.2% y el Valle que tenía una escasa producción de 1.8%.

En el cuadro número dos se puede apreciar que para el año 1892 el Norte de Santander aportaba el 43% de la producción nacional de café y era seguido por Santander con el 20%, Antioquia con el 7.6%, Tolima con el 7.5% y Valle con el 7.1%. Santander había logrado aumentar la producción cafetera en más del 150% con respecto a 1890, pero no llegó a tener una producción lo suficientemente importante, como para nivelar la producción nortesantandereana⁵⁸.

A partir de 1900 la producción del grano de nuevo siguió la senda de crecimiento que traía desde décadas atrás y se produjeron en ese año 150.000 sacos que representaron al Norte de Santander, una participación del 24.6% en la producción nacional. Para este momento la producción del departamento de Cundinamarca

había superado la de la región fronteriza en cerca de 80.000 sacos y logró la mayor producción del país con cerca del 37.8% del total del grano producido.

Hasta 1900 el Norte de Santander logró mantener su producción de café como la más alta a nivel nacional como lo indica Junguito, debido a las ventajosas condiciones que garantizaba la región para el transporte del grano, ya que se encontraba una salida fácil por la vía Cúcuta y el Zulia por el Catatumbo hacia el Lago de Maracaibo. A partir de este momento la producción nororiental fue superada por la de otros departamentos tales como Cundinamarca, Tolima, Caldas y Antioquia, estos dos últimos finalmente lograrían consolidarse desde este momento, como los grandes productores de café en Colombia.

El crecimiento de la producción cafetera en Colombia en la primera década del Siglo XX la atribuye Junguito posiblemente, a las nuevas condiciones de paz encontradas después de la Guerra de los Mil Días, al mejor comportamiento de los precios internacionales del grano y a la vinculación forzosa de la economía colombiana al patrón oro, con la cual se había estado devaluando la tasa de cambio real desde fines del Siglo XIX, manifestándose posiblemente en el incentivo para el cultivo del café.

La importancia del cultivo del café no se debe percibir únicamente al contabilizar el aumento de las exportaciones, sino por la transformación de otros sectores y otras variables claves para el desarrollo nacional, tales como el mejoramiento del transporte interno, *“su vínculo con el empleo y la situación social, su relación con las finanzas públicas, su impacto en el desarrollo industrial y en la conformación*

*del mercado interno, su incidencia en el desarrollo institucional...*⁵⁹, y sus vínculos con la política nacional.

Beyer afirma que la historia del café es paralela al desarrollo del transporte, de esta manera el inicio del cultivo del café estuvo asociado con las ventajas de acceso a los puertos fluviales y marítimos⁶⁰. Inversamente Nieto Arteta⁶¹ encuentra que la relación que tuvieron el desarrollo del cultivo del café, el mejoramiento de las vías carreteras y la implementación de los ferrocarriles en algunas regiones, se vio reflejada en la integración de la economía nacional.

2.2 NACIMIENTO Y AUGE DE LA PRODUCCIÓN CAFETERA EN EL ESTADO TÁCHIRA (VENEZUELA)

Con similares condiciones físicas y climáticas a las del Norte de Santander (en Colombia), en el Estado Táchira se encuentran las laderas de suave declive, sombreadas y de clima semitemplado propicias para el cultivo del café, el cual se empezó a plantar desde fines del Siglo XVIII en esta parte del territorio venezolano y se extendió a gran parte de la región y en mayor instancia hacia el franco occidental y fronterizo.

González Escorihuela ubicó la introducción del café en Venezuela hacia el año de 1774, cuando un agricultor adinerado y arriesgado llamado Gervasio Rubio, sembró las primeras plantas en la hacienda la “Yerguera”, en cuyos terrenos luego

⁵⁹ *Ibíd.*, p. 25.

⁶⁰ BEYER, *óp. cit.*, p. 10.

⁶¹ NIETO ARTETA, Luis Eduardo. *El café en la Sociedad Colombiana*. Bogotá: Ancora, 1947. p. 17-19.

se fundó la población de Rubio⁶². Inicialmente afirma este autor que los cultivos progresaron más por el empuje de la demanda externa y la laboriosidad de sus gentes que lograron tener cultivos extensivos, que por las técnicas rudimentarias que utilizaban.

En las últimas décadas del siglo XIX las ochenta haciendas productoras más cercanas a Rubio habían incorporado beneficiadoras hidráulicas. También incorporaban herramientas de trabajo y útiles traídos de Estados Unidos y Europa, y otros fabricados artesanalmente, principalmente por el hacendado Ramón Febres Cordero, como despulpadoras y secadoras de café. En el último tercio del siglo el cultivo del café había superado a cualquier otro cultivo, motivando de paso la actividad económica, política y social de la región fronteriza.

Este cultivo logró transformar la vida del Táchira puesto que tuvo efectos en diferentes órdenes; su población que se componía de jornaleros y artesanos colombianos y barinenses, había aumentado de 40.000 habitantes en 1847 a 101.709 en 1881 y a 172.900 en el año 1926. Por su parte en las poblaciones de Rubio, Táriba, Santa Ana, San Juan de Colón y San Cristóbal fueron favorecidas por encontrarse en las zonas de mayor producción, al constituirse en centros de almacenamiento o encontrarse al paso de las rutas de transporte.

En cuanto a la cantidad de café producida en esta región en la época señalada no ha se han logrado encontrar fuentes documentales totalmente confiables, sin embargo Tomás Castilla⁶³ aproximó la producción anual del Táchira para el año de

⁶² GONZALEZ, E. Ramón, Las Ideas Políticas en el Táchira, de los Años Setenta del Siglo XIX a la Segunda Década del Siglo XX. Caracas: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses No 115. 1994, p. 22.

⁶³ CASTILLA, Tomás. Datos para la Historia económica del Táchira. Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, No 36. 1961, p 72. En: GONZALEZ, E. Ramón. Las Ideas Políticas en el Táchira. Biblioteca de Temes y Autores Tachirenses No 115, Caracas: 1994, p 24.

1880 en cerca de 150.000 quintales, es decir unos 117.500 sacos de sesenta kilos cada uno, cantidad muy similar a la producida para el mismo periodo en el Norte de Santander. Otras estimaciones como la de Jaime Torres Sánchez ubica la producción total entre los años de 1882 y 1895 en 244.783 sacos de 60 kilos⁶⁴. El “Boletín Comercial de Tariba” estimó la exportación cafetera en el año de 1893 por la vía a Puerto Villamizar (Colombia), en unos 7.219.642 kilos, o sea 120.327 sacos de 60 kilos correspondientes tan sólo a las zonas de mayor producción como San Cristóbal, Rubio, Táriba, Santa Ana, Independencia, Libertad y Palmira, sin tener en cuenta las zonas de menor producción, situadas al oriente del Estado, entre ellas: La Grita, Pregonero, Colón, Michelena y Lobatera que exportaban por Santa Barbará y Puerto Guamas, y también sin agregar el café que se vendía directamente en Cúcuta y el destinado para el consumo local⁶⁵.

La tendencia a la baja de los precios del café se empieza a manifestar a partir de 1894 cuando entre los meses de enero y mayo, la carga de 10 arrobas (once kilos y medio) disminuyó en entre 2 y 3 pesos, pues en ese momento el precio bajó de 41 ó 40 pesos a 37,50. Entre enero y junio de 1896 los precios siguieron descendiendo hasta ubicarse entre 30 y 31 pesos y en agosto de ese mismo año ya los precios rondaban los 26 pesos por carga. El momento más crítico de la caída de los precios se vivió entre los años 1897 y 1898, pues los precios de la carga de café en el Táchira fluctuaban entre 7 y 8 pesos únicamente. Las publicaciones de la época registran gran cantidad de embargos de las fincas cafetaleras, debido principalmente a sus deudas impagables con las casas comerciales extranjeras, las cuales fueron consolidando el latifundio del cultivo en perjuicio de los pequeños y medianos agricultores y comerciantes. Durante la primera década del siglo XX se continuó registrando una contracción en los

⁶⁴ SÁNCHEZ, T., Op. cit., p. 24.

⁶⁵ Boletín Comercial, Tariba, Agosto 1 de 1886, No 66., p. 24.

precios internacionales del grano, pese a que se empezaron a manifestar algunos síntomas leves de recuperación.

Finalizada Primera Guerra Mundial los precios del café empezaron a recuperarse, pero de igual forma aumentaron los precios de los productos y las mercancías importadas, reflejándose en la disminución del poder adquisitivo de las divisas que ingresaban del extranjero. Después en 1937 el Táchira lideraba la producción venezolana de café con 15.303 toneladas, pero la exportación de hidrocarburos ya lograba generar la mayor parte de la renta nacional, así mismo Brasil y Colombia eran ahora los primeros exportadores de café en el mundo.

TABLA N° 3. PRODUCCIÓN DE CAFÉ EN EL TÁCHIRA EN FECHAS SELECCIONADAS ENTRE 1880 Y 1895 (MILES DE SACOS DE 60 KILOS)

AÑO	CASTILLA	TORRES	BOLETIN COMERCIAL TÁRIBA
1880	117.500	*	*
1882-1895	*	244.783	*
1893	*	*	120.320

FUENTE: GONZALEZ, E. Ramón. Las Ideas Políticas en el Táchira. Biblioteca de Temas y Autores Tachirenses No 115, Caracas: 1994.

Contrastando la información aportada por los autores colombianos y venezolanos, respecto a la producción cafetera en las últimas tres décadas del siglo XIX a ambos lados de la frontera o “región fronteriza”, se puede percibir en primera instancia que hacia 1880 el total de la producción del Estado Táchira, era muy cercana al de la producción total colombiana, ubicada en su mayoría en el Norte de Santander. De igual forma la producción de café en el Táchira que calcula Jaime Torres en 244.783 sacos anuales, entre los años 1882 y 1895, parece

haber sido superada por la producción colombiana, a partir de 1891 e igualada por la producción del Norte de Santander, tan sólo en la segunda década del siglo XX.

Si se comparan los datos presentados por Mariano Arango y los presentados en el Boletín Comercial de Tárriba del año 1866, para los años de 1892 y 1893, respectivamente se puede evidenciar una singular relación de equivalencia entre la producción de café del Estado Táchira y el total producido en tierras colombianas en estos dos años. En primer lugar la producción del Táchira ascendió a los 120.320 sacos frente a los 123.800 sacos producidos por Colombia, de los cuales 52.100 provenían del Norte de Santander.

Mirando más allá de la mera comparación de las cantidades de café producidas a uno y otro lado de la frontera binacional, que como quedó demostrado anteriormente estuvo marcada por el predominio de la producción tachirense sobre la nortesantandereana y la nacional hasta bien entrado el siglo XX, lo que cabe resaltar ante la pertinencia de la presente investigación, es el hecho de que la necesidad de transportar la producción cafetera de la región fronteriza y otras mercancías por la vía colombiana hacia el Puerto de Maracaibo, afincó el interés por abrir, mejorar y mantener los caminos, carreteras y vías férreas tanto en las poblaciones tachirenses como en la nortesantandereana, principalmente a través de los centros productivos de café y de las vías que permitían la salida del producto hacia los mercados internacionales.

Después de la llegada de los españoles el intento por encontrar las mejores rutas que los comunicara con el Lago de Maracaibo atravesó con muchas dificultades que como se pudieron ver, retardaron el inicio de la actividad comercial por esta vía. Tras la pacificación forzosa de las tribus nativas la necesidad de ampliar y

mejorar la infraestructura vial se hizo aún más evidente. El aumento del cultivo y comercio del café del Estado Táchira y en el Norte del Estado de Santander, y el auge de las importaciones resultantes de esta actividad desde mediados del Siglo XIX, motivaron el mejoramiento de los antiguos caminos de herradura que habían sido utilizados desde hacía mucho tiempo atrás. Se requería adecuar las rutas de tal forma que los hombres y las cargas no sufrieran las consecuencias del largo trecho de viaje entre la región fronteriza y el Puerto de Maracaibo. Adicionalmente el camino debía suplir la carencia de rutas que comunicaran a las poblaciones venezolanas del Estado Táchira con Maracaibo, ya que para ese momento no se habían adecuado las vías al interior de la República de Venezuela.

Bajo estas circunstancias ciudadanos venezolanos y colombianos pensaron en la posibilidad de dar inicio a la adecuación de la ruta por tierras nacionales que facilitara la comunicación entre la frontera colombo-venezolana y el Puerto de Maracaibo. La mejor forma que encontraron de cumplir el duro trabajo fue conformando una empresa que gozando de los privilegios otorgados por el Gobierno regional, lograra construir un camino por donde pudieran transitar con más seguridad y rapidez los cargamentos hacia el Puerto. En 1865 fundaron la “Compañía del Camino Carretero á San Buenaventura” que daría inicio a una de las obras más importantes en su tiempo y espacio, y sería el inicio de uno de los iconos del transporte regional como lo fue el Ferrocarril de Cúcuta.

3. LA COMPAÑÍA DEL CAMINO CARRETERO A SAN BUENAVENTURA

A partir de la dinámica comercial del café principalmente y de otros productos, la importación de bienes manufacturados y las tendencias de las élites económicas, política y militar de la región fronteriza el 13 de mayo de 1865 se dio inicio al proyecto vial del Nororiente colombiano con la fundación de la Compañía del Camino a San Buenaventura⁶⁶. La importancia de esta Compañía reside en que fue una de las primeras empresas de infraestructura vial que se conformó en la Nación colombiana, construida con capital netamente privado y algunos aportes del gobierno de Estado Soberano de Santander y el Ayuntamiento del Distrito de Cúcuta⁶⁷.

Los comerciantes vieron la necesidad de transportar la producción agrícola creciente en la región, así como movilizar las mercancías provenientes del exterior, convirtiéndose de paso en el punto de partida de lo que más tarde sería la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta. Se debe tener en cuenta que aunque la

⁶⁶ RAMÍREZ, María Teresa. Los Ferrocarriles y su Impacto Sobre la Economía de Colombia. En: Revista de Historia Económica, Banco de la República, Marcial Pons, Madrid, 2001, p, 102. "Los historiadores económicos han enfatizado la existencia de una estrecha relación entre el desarrollo de los ferrocarriles y el aumento de las exportaciones de café en Colombia y han calificado este vínculo como indispensable (Beyer, 1947; Mc Greevy, 1975; Urrutia, 1979, y Poveda, 1986, entre otros). La literatura ha enfatizado esta relación debido a que los primeros ferrocarriles fueron construidos con el propósito de transportar café a los puertos para su exportación. Por ejemplo, el ferrocarril de Cúcuta, construido en 1888, recorría una de las principales zonas cafeteras de la época. Por lo cual, para hacer competitivas las exportaciones de café de las otras regiones era necesario la expansión de los ferrocarriles y de esta forma reducir el costo del transporte del grano".

⁶⁷ Como se podrá verificar más adelante los aportes de los gobiernos del Estado y el Municipio consistieron en la adjudicación del privilegio de construcción de las obras del camino, la exención del pago de impuestos, la cesión de terrenos baldíos por donde pasaría el trazado de rutas, etc., más no en dinero, metales preciosos ni aportes financieros concedidos a la Compañía.

Compañía del Camino Carretero a San Buenaventura se conformó con el principal objetivo de unir con un camino las poblaciones de San José de Cúcuta y el Puerto de San Buenaventura a orillas del río Zulia, desde un comienzo se tuvo presente que sobre esta vía se podían tender en algún momento dado los rieles de un ferrocarril.

Inicialmente el 23 de marzo de 1865 don Juan Aranguren celebró un contrato con José María Villamizar Gallardo, Presidente del Estado Soberano de Santander, mediante el cual se le concedió el “*privilegio para la apertura de un camino de herradura y carretero de San José de Cúcuta al Puerto de San Buenaventura, sobre el rio Zulia*”⁶⁸. Este proyecto se había sacado a licitación pública por el término de cincuenta días, a partir del 27 de marzo del mismo año⁶⁹, curiosamente tres días después de haber sido concedido el privilegio al señor Aranguren. Dicho contrato a su vez permitía y autorizaba para ceder los derechos, acciones y exenciones adquiridos en virtud del mismo a cualquier otro ciudadano que contara con los recursos económicos suficientes para acometer la obra⁷⁰.

Fue así como el 12 de mayo de 1865 don Juan Aranguren como potentado del privilegio de construcción del camino carretero y representante del comercio de la ciudad, se presentó ante el señor Telmo Romero, Notario primero del Circuito de Cúcuta con la intención de cederle y transferirle a don Domingo Díaz, ciudadano y

⁶⁸ Archivo General de la Nación, (en adelante AGN). Sección República. Fondo Ferrocarril de Cúcuta, Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos relativos, Cúcuta, 1929, p 3.

⁶⁹ Aquí parece haber una confusión entre las fechas en las cuales el Gobierno del Estado pudo haber sacado a licitación pública la obra y la fecha en que finalmente se le adjudicó el proyecto a don Juan Aranguren, ya que la fuente indica que el señor Aranguren firmó el contrato con el Presidente del Estado el día 23 de marzo de 1865, pero más adelante afirma que cuatro días después, o sea el 27 de marzo se sacó a licitación pública la construcción de dicho camino por el término de cincuenta días.

⁷⁰ Paradójicamente ninguno de los individuos que inicialmente firmaron el contrato de privilegio de construcción del camino hacia el Puerto de San Buenaventura, con el Estado de Santander cumplían con la condición de ser ciudadanos colombianos.

militar venezolano, todos los derechos, acciones y exenciones por él adquiridos en virtud del contrato firmado con el Presidente del Estado el 23 de marzo anterior. De esta forma el señor Díaz quedó comprometido a cumplir con todas y cada una de las obligaciones que don Juan Aranguren había adquirido con el Gobierno del Estado, renunciando a todos los derechos y acciones para reclamar cosa alguna contra lo estipulado en el documento firmado.

Un día después, el 13 de mayo se presentaron ante el mismo Notario, los señores Domingo Díaz, quien el día anterior había obtenido los derechos de construcción del camino y don Manuel Plata Azuero Representante del Ayuntamiento del Distrito para formalizar un contrato anónimo bajo la denominación de “Compañía del Camino a San Buenaventura”, con el compromiso de conservar las bases del contrato original firmado con el Gobierno del Estado.

3.1. CONTRATO DE PRIVILEGIO DE CONSTRUCCIÓN DEL CAMINO CARRETERO ENTRE CÚCUTA Y EL PUERTO DE SAN BUENAVENTURA

El contrato inicial de privilegio firmado con el Ayuntamiento del Distrito para la construcción del camino carretero entre San José de Cúcuta y el Puerto de San Buenaventura, señalaba la cesión o transferencia de los derechos y obligaciones contraídos por el Señor Juan Aranguren mediante el contrato firmado el 23 de marzo con el Presidente del Estado Soberano, al señor Domingo Díaz; el traspaso de obligaciones y privilegios para hacer tal camino se protocolizó mediante la escritura pública número 141, expedida el 13 de mayo del mismo año y fue avalado mediante las firmas del Representante del Ayuntamiento de Cúcuta don Manuel Plata Azuero y Domingo Díaz.

Dicho contrato a su vez cedía y extendía a la Compañía del Camino a San Buenaventura el derecho para ejecutar la obra por su cuenta, costo y riesgo bajo la prebenda de poder destinar todos estos recursos y muchos más, si lo veían conveniente ya no a la construcción de la vía carretera, sino para tender una vía sobre carriles de hierro, apta para el transporte por alguna especie de ferrocarril.

La Compañía tenía que conformarse por un grupo de empresarios que acometieran dicha obra, siguiendo las indicaciones y presupuestos de algún ingeniero designado para explorar las posibles rutas y ejecutar la obra.

Entre las formalidades añadidas al contrato para construir, en vez del camino carretero una vía férrea, se encontraban; que el informe del ingeniero demostrara la posibilidad de ejecutar tal obra; que el presupuesto para tal empresa no excediera el millón y medio de pesos; que fuera posible reunir esta cantidad de dinero antes de poder terminar la obra con el fin de no dejarla inconclusa y que desaparecieran las condiciones de los anteriores tratados comerciales celebrados entre Colombia y Venezuela que pudieran causar perjuicios a la Empresa. Así mismo si la Compañía decidiera construir la vía férrea, tendrá que contratar con el Gobierno Nacional o del Estado las bases del privilegio, es decir que la Empresa que se conformara con el fin de construir las obras del camino, quedaba sujeta a las decisiones que tuvieran a bien tomar los gobiernos del Ayuntamiento, del Estado y la Nación.

En tales casos sería el Ayuntamiento del Distrito de Cúcuta quien determinaría el trazado más conveniente para el camino férreo, si no lo hubiese estipulado el Gobierno del Estado con el que se celebró el contrato. Entre los requisitos técnicos del contrato se halló el de condicionar la duración de la sociedad al

tiempo en el que se le había concedió el privilegio y el de situar la Dirección General de la Compañía en la Ciudad de San José de Cúcuta.

Por su parte el Ayuntamiento cedería a la Compañía todos los derechos, acciones y exenciones sobre el camino y bodegas ya existentes en el antiguo Puerto de Los Cachos, según lo acordado con el Presidente del Estado bajo las siguientes prerrogativas: que la Compañía fuera la encargada de la administración del camino, de las bodegas y de mantener la infraestructura a su cargo en óptimo estado para el servicio, cubriendo con sus propios fondos y recursos los gastos causados. Así mismo la Compañía tenía que devolverle al Ayuntamiento el camino y las bodegas al puerto de los Cachos, tan pronto como se terminara la construcción del camino o la de la vía férrea hacia San Buenaventura.

De otra parte si el Gobierno Nacional o el del Estado resolvían nombrar un inspector o cualquier otro empleado para las bodegas con el objeto de vigilar el manejo de la empresa, la compañía debía aceptarlo y pagarle el sueldo que se le indicara, sin exceder el de los empleados que la empresa designara para las bodegas. La Compañía debería pagar anualmente al Ayuntamiento del Distrito para cubrir su presupuesto de gastos, la suma de seis mil pesos durante el primer año, aumentándole a esta suma quinientos pesos año tras año, hasta que la Compañía devolviera al Ayuntamiento las bodegas y el camino del Puerto de Los Cachos.

Mientras el camino fuera únicamente de herradura, la Compañía podía cobrar el derecho de peaje o tránsito a las cargas que circularan por la ruta y estos ingresos harían parte del capital de la Empresa. El capital social estaría representado en doce unidades o acciones con un valor de \$37.500 cada una, de las cuales

pasaría a ser propiedad del Ayuntamiento la tercera parte del total de las acciones, o sea cuatro títulos representados por uno o más comisionados nombrados por esta Corporación. Los dueños de las restantes ocho acciones estaban en la obligación de consignar en la caja de la Compañía en las épocas y situaciones que fuera requerido y en proporción al número de acciones, las sumas que se necesitaran para la construcción del camino carretero o para solucionar los inconvenientes que se presentaran durante la ejecución del proyecto. En ningún caso se le podía exigir al Ayuntamiento ninguna otra concesión o suma que redujera la participación de este, en la tercera parte del capital social de la Sociedad; así mismo el Ayuntamiento no tenía derecho para hacer reclamación de ningún género o exigir compensación o devolución de suma alguna, en razón a la cesión que se le hacía a la Compañía del camino carretero.

Cada acción sería representada en la Sociedad únicamente por un individuo y daría derecho a un voto en las decisiones que allí se tomaran. Estas acciones tendrían que ser registradas en los libros de la Compañía mientras durara la construcción de la vía, a nombre de la persona o corporación que le perteneciera, pudiendo cederlas total o parcialmente y constituyendo al tomador o nuevo accionista y responsable en proporción al número de acciones adquiridas.

En el caso de que la Compañía del camino carretero, decidiera emprender la construcción del ferrocarril, la misma Empresa calcularía el monto requerido y los aportes que haría cada uno de los socios de acuerdo con el número de acciones que este tuviera. A medida que se fuera incrementando el capital de la Compañía por los aportes hechos para construir el ferrocarril, el capital que tenía el Ayuntamiento también iría aumentando proporcionalmente. Si la Compañía viera conveniente fijar el capital nominal de camino carretero o del ferrocarril en su

defecto, el capital sería dividido en acciones de cien pesos que se expedirían al portador.

Cuando la Compañía estuviera legalmente constituida, tendría que expedir los estatutos y reglamentos necesarios para su mejor marcha y administración, modificándolos cuando fuera necesario, previo consentimiento de los todos los socios.

Inicialmente la Compañía estuvo a cargo del socio don Domingo Díaz quien se encargó de adelantar los procedimientos necesarios para que se le adjudicara el privilegio de construir la obra, posteriormente en la primera sesión de la Junta General de Accionistas en junio de 1865 se procedió a hacer el nombramiento de la administración de la Compañía, es decir se procedió a elegir el Presidente, el Vicepresidente, el Secretario y el Tesorero por parte de la Junta General de Accionistas.

Entre las condiciones estipuladas en el contrato de privilegio estaba que si dado caso de que por alguna circunstancia la Compañía no pudiera entregar las obras en el plazo estipulado por el Ayuntamiento, se vería en la obligación de entregarle al mismo el producto de los cobros del peaje y derechos de bodega del Puerto de Los Cachos, deduciendo tan sólo los gastos de administración y sostenimiento de los mismos.

En el momento en que el contrato inicial cedido por don Juan Aranguren a don Domingo Díaz, tuviera que sufrir alguna alteración por resultados de la licitación a que fuera expuesto, el este último tendría la autonomía para mantener o rescindir

del contrato original firmado con el Ayuntamiento, bajo la figura de “Compañía del Camino á San Buenaventura”, para ejercer libremente la propiedad del privilegio y de paso, el Ayuntamiento se libraba de cada una de las obligaciones adquiridas con la Compañía.

Bajo estas cláusulas fue firmado el contrato de privilegio del construcción del camino carretero hacia el Puerto de San Buenaventura el 13 de mayo de 1865, entre los señores Domingo Díaz, Miguel María Monreal Presidente del Estado y don Manuel Plata Azuero, Representante del Ayuntamiento del Distrito en la Compañía, obligados en la mejor forma del derecho a cumplir con los compromisos que adquiriría cada una de las partes, sin derecho para alegar cosa alguna contra la validez o anulación del contrato.

Hasta aquí se puede observar que la opción de construir el ferrocarril de Cúcuta se hizo manifiesta desde 1865, mucho antes de que se pensara en la construcción de este tipo de vía en otras partes del país; también hay que tener en cuenta que el Gobierno Nacional y el del Estado de Santander fueron partícipes de esta Empresa inicialmente, tan sólo en la adjudicación del privilegio y algunas prebendas, pero no mediante el aporte de recursos financieros. Aun así se debe destacar que si los gobiernos nacional y regional, no giraron recursos para la construcción del camino y la posterior vía férrea, si cedió a la Compañía gran cantidad de terrenos baldíos, el derecho del cobro de los peajes y el uso de las bodegas del Puerto de Los Cachos, con lo cual asumió la propiedad de la tercera parte de las acciones de la Empresa.

El 1 de junio de 1865 el Gobierno del Estado acordó autorizar a don Manuel Plata Azuero para que en representación del Ayuntamiento de San José de Cúcuta y

junto con el voto de cuatro comisionados especiales nombrados por la Municipalidad, firmara el acto por el cual se protocolizaban los estatutos de la Compañía del Camino a San Buenaventura, introduciendo las aclaraciones hechas a los mismos el día 29 de mayo del corriente.

Luego se presentaron ante el Notario primero el mismo señor Plata Azuero, Silvestre Serrano, Rafael Rivas y Antonio María Ramírez en representación del Ayuntamiento del Distrito, y los señores Domingo Díaz, Juan Aranguren, Idelfonso Urquinaona, Joaquín Estrada, Carlos T. Irwin, Felipe Arocha, Andrés Berti Tancredi y Jaime Fossi, bajo la razón social de “Compañía del Camino a San Buenaventura”, con el fin de hacer algunas aclaraciones y adiciones al contrato que habían firmado el 13 de mayo entre las cuales estaban; excluir el antiguo camino de herradura a San Buenaventura para darle paso a la construcción de un camino carretero o posiblemente férreo sobre esa ruta; hacer un inventario riguroso de los cargamentos que aún se encontraran en las bodegas del Puerto de Los Cachos, el día que le fueran entregadas y recibir del Gobierno del Distrito las bodegas del Puerto de San Buenaventura el día que la Compañía hubiera iniciado los trabajos sobre la ruta.

En tal medida el capital social de la Compañía para la construcción del camino se fijaría en la suma de 450.000 pesos, de los cuales \$150.000 de estos eran propiedad del Ayuntamiento junto con el poder de tomar decisiones en la Junta General de Accionistas con los mismos términos, obligaciones y derechos que los demás socios. Igualmente si el presupuesto que formara el ingeniero para la construcción del camino carretero excediera la suma de 450.000 pesos, la tercera parte de este incremento también figuraría como capital del Ayuntamiento en la Compañía.

Después de discutir detalladamente artículo por artículo los estatutos y reglamentos de la Empresa para su régimen y administración, la Compañía del Camino a San Buenaventura se decidió declararlos acordados y aprobados, y los declaró competentes de protocolización ante el Notario público con la firma de cada uno de los representantes del Ayuntamiento y socios de la Compañía. Finalmente el contrato original del 13 de mayo de 1865, tan sólo fue reformado en la premisa que consideraba que si la Compañía resolviera acometer la Construcción del ferrocarril, antes de terminar el camino carretero, el monto de 150.000 pesos de capital que tenía el Ayuntamiento en la Compañía, podía variar de acuerdo a lo que esta Corporación viera conveniente, pudiendo también tomar parte en las decisiones de la Junta de Socios de la Empresa.

Para poder celebrar el contrato de construcción del camino carretero o posible camino de rieles con la Compañía, el Ayuntamiento tuvo que cancelar el contrato que anteriormente su comisionado, Marco Antonio Estrada había celebrado con el Gobierno del Estado, el cual acordaba la posible construcción de un ferrocarril desde esta ciudad hacia el Puerto de San Buenaventura por parte de esa entidad, reasumiendo la Compañía del Camino á San Buenaventura la responsabilidad de cualquier género en que pudiera asumir el Ayuntamiento, por la consecuencia de la presentación y retiro del expresado contrato.

De las doce acciones en que inicialmente se emitieron por un valor de \$37.500 cada una, cuatro eran propiedad directa del Ayuntamiento del distrito, a cambio de la concesión del privilegio y concesiones hachas a la Compañía, otras cuatro las adquirieron cada uno de los señores Joaquín Estrada, Felipe Arocha, Idelfonso Urquinaona y Juan Aranguren, y finalmente las restantes cuatro quedaron

propiedad de don Domingo Díaz. Sin embargo Díaz declaró que de estas cuatro acciones que le correspondían, había decidido cederle dos acciones al mismo señor Juan Aranguren y una al señor Carlos T. Irwin. El 15 de mayo del mismo año, don Juan Aranguren quien ya era dueño de tres acciones en la Compañía, cedió una acción a cada uno de los señores Andrés Berti Tancredi y Jaime Fossi, quedando finalmente divididas las acciones como sigue⁷¹:

- 4 Acciones: de propiedad del Ayuntamiento del Distrito de Cúcuta.
- 1 Acción: Joaquín Estrada.
- 1 Acción: Juan Aranguren.
- 1 Acción: Domingo Días.
- 1 Acción: Idelfonso Urquinaona.
- 1 Acción: Felipe Arocha.
- 1 Acción: Carlos T. Irwin.
- 1 Acción: Andrés Berti Tancredi.
- 1 Acción: Jaime Fossi.

Los accionistas finalmente ante el mismo Notario don Telmo Romero declararon aprobado el contrato social celebrado con el Ayuntamiento del Distrito en todas y cada una de sus partes, y expresaron su sometimiento al mismo, quedando conformada la Junta de Accionistas o Socios de la Compañía el día 15 de mayo de 1865.

El contrato de privilegio para la construcción del camino carretero entre San José de Cúcuta y el Puerto de San Buenaventura tuvo que ser modificado en varias oportunidades, ya que el trabajo no fue llevado a cabo por la persona a la cual se le concedió inicialmente el privilegio, ni tampoco tenía la misma conformación jurídica para realizarlo. El privilegio de construcción del camino de herradura que inicialmente le fue otorgado por el Gobierno del Estado a don Juan Aranguren el 23 de marzo de 1865 y que este a su vez cedió al señor Domingo Díaz el 12 de mayo del mismo año, fue finalmente realizado por la Compañía del Camino a San

⁷¹ AGN. Sección República. Fondo Ferrocarril de Cúcuta, Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos relativos, Cúcuta, 1929, p. 18.

Buenaventura, Empresa fundada por los señores Díaz y Manuel Plata Azuero el 13 de mayo del mismo año.

El 15 de junio de 1965 el Presidente del Estado autorizó a Domnino Castro Secretario General para firmar junto con Domingo Díaz Representante de la Compañía del camino, el contrato que le concede el privilegio exclusivo para construir el camino carretero, ya no a una persona en particular si no a dicha Compañía. El contrato firmado entre el Gobierno del Estado y la Compañía le concedió el privilegio exclusivo para construir un camino que partiendo de San José de Cúcuta, terminara en el Puerto de San Buenaventura sobre el rio Zulia y el derecho para cobrar peaje sobre las cargas que transitaran por aquella vía.

La Compañía del Camino a San Buenaventura se comprometió a principiar los trabajos del camino carretero, seis meses después de que fuera aprobado este contrato por el Presidente del Estado, y cuatro años después de principiados los trabajos debería estar construida, y en perfecto estado de tráfico por lo menos la tercera parte del camino. Para los efectos de éste contrato se entendía que los trabajos habían principiado en el momento en que una vez fuera sido realizada la exploración de la vía, se acometiera su construcción.

Se comprobaría que los trabajos habían principiado por la inspección que les practicaría el Jefe departamental de Cúcuta o el comisionado que nombrara junto con el Presidente del Estado. Después de la revisión del Jefe del Departamento de Cúcuta y del Presidente de la Compañía a las obras, se le comunicaría al Presidente del Estado y al Jefe del Ayuntamiento el inicio de las mismas.

La Compañía se comprometió a que en un plazo máximo de ocho años, contados desde el día en que se iniciaran los trabajos ya estaría abierto y construido un camino carretero en los puntos indicados entre San José de Cúcuta y el Puerto. La carretera debería ser apta para el tráfico de carros cargados y tener como mínimo seis metros de ancho sobre piso firme y sólido, y contar con el nivel y los desmontes necesarios para el paso seguro de cargamentos.

El plazo para la entrega del camino carretero era prorrogable por dos años, si la Compañía comprobaba que no había podido concluir la obra a la expiración del término fijado, en cuyo caso debía solicitar la prórroga dos años y medio de cumplirse el plazo, a su vez el presidente del Estado le concedería el aplazamiento siempre que a la fecha de la solicitud ya se hubiera construido y estuvieran en perfecto estado de servicio, como mínimo las dos terceras partes del camino carretero.

Durante el mismo término de ocho años la Compañía debía construir las bodegas necesarias para depositar en ellas con seguridad y comodidad por lo menos veinte mil cargas de mercancías y quedaba en la obligación de suministrar los edificios necesarios para depositar en ellos, con toda seguridad y sin que sufrieran deterioro alguno, cualquier cantidad de cargas que los comerciantes llevaran a las bodegas. En el caso en que las cargas que llegaran a las bodegas sobrepasaran la capacidad de las mismas y por lo tanto no se pudieran alojar en estos establecimientos, la Compañía podía exigirle a los dueños de las mercancías suspender los envíos hasta tanto hubiera lugar para almacenarlos. Se debían

construir en el trayecto del camino los tambos necesarios para alojar a los transeúntes y cargamentos que transitaran por la vía⁷².

Las bodegas se tenían que construir en el lugar que sirvieran al puerto escogiendo el paraje más apropiado. Las estructuras debían ser de hierro y estar levantadas sobre cimientos de cal y canto o de pared firme y sólida con techo de teja o cualquier material que lograra evitar el agua. El piso debía tener la elevación necesaria sobre el nivel del terreno para que los cargamentos depositados se conservaran sin riesgo de pérdida o deterioro en épocas de invierno.

La Compañía se debía responsabilizar, al tenor de las leyes, ante los dueños de los cargamentos que fueran depositados en las bodegas, de los daños y perjuicios que les causara el alojamiento de sus cargas en los edificios de la empresa; por las pérdidas, deterioros y daños que sufrieran las mercancías depositadas, como consecuencia del mal estado de las bodegas, de la mala administración de las mismas, o por cualquier otro motivo imputables a la compañía, o a los empleados que estableciera en dichas bodegas.

Concluidas las obras antes mencionadas se entendía por concluida la construcción del camino carretero, el cual sería examinado por una comisión de cinco individuos, de los cuales dos eran nombrados por el Presidente del Estado o la Autoridad que él designara, y dos por la Compañía. Estos comisionados debían elegir a otro para constituir mayoría a favor o en contra en el caso de desacuerdo. Si la Comisión o la mayoría de los miembros que la componían, pusieran reparos al camino o bodegas, se debía señalar el término que prudencialmente se juzgara

⁷² AGN. Sección República. Fondo Ferrocarril de Cúcuta, Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos relativos, Cúcuta, 1929, p. 56.

necesario para satisfacer las condiciones del contrato y de nuevo sería examinada la obra por esta u otra comisión designada para tal asunto. Para el efecto de recibir o no el camino se tenía en cuenta el informe de la mayoría de los miembros de la Comisión.

Si dentro de noventa días desde aquel en que la Compañía avisara que estaba concluido el camino, el Gobierno del Estado no nombraba los individuos que debían hacer parte de la Comisión, o si los nombrados no procedían, sin justa causa que se lo impidiera a la verificación de las obras, se entendía que estas estaban concluidas satisfactoriamente para los efectos del contrato.

Durante cuarenta años contados desde el día en que estuviera concluido el camino carretero, la Compañía tenía derecho de cobrar hasta cincuenta centavos por cada bulto que no excediera los sesenta y dos y medio kilogramos de peso (125 libras) que transitara por aquella vía parcial o totalmente; quedando en la obligación la Compañía de recibir en las bodegas sin exigir remuneración alguna, los cargamentos que se enviaran para el depósito en aquellos establecimientos.

Las cargas de propiedad del Estado y las de la Nación que transitaran por el camino no quedaban sujetas al pago de los derechos que se establecieron por la cláusula anterior.

Sesenta días antes de la fecha estipulada para darse al servicio el camino carretero, la Compañía debía publicar las tarifas de los derechos que cobrarían a título de peaje y todas las alteraciones que en lo sucesivo se hicieran en dicha

tarifa se debían anunciar al público, también con sesenta días de anticipación por lo menos.

Se convino expresamente que el privilegio otorgado por el contrato no era extensivo al empleo de carros y demás vehículos de transporte, pues todos los que quisieran hacerlos rodar sobre la vía expresada quedaban en libertad para hacerlo, sin que la Compañía pudiera imponer derecho alguno sobre tales vehículos.

La Compañía se obligaba a mantener y conservar el camino en perfecto estado de servicio durante todo el tiempo de este privilegio, con arreglo a las bases anteriores. Si el camino se deterioraba de tal manera después de estar en servicio se hiciera intransitable para los carros cargados y se requería la intervención de la Compañía para repararlo dentro del término señalado, debía pagar una multa hasta de cien pesos cada vez que esto sucediera.

La Compañía se comprometió a depositar dentro del término de seis meses desde la fecha en que este contrato fuera aprobado por el Presidente del Estado, la suma de cuatro mil pesos en la oficina del estado que el mismo Presidente designara, en vales de deuda nacional o del Estado al precio corriente en el mercado en dinero efectivo o con hipoteca de finca raíz por el doble de aquella cantidad a elección de la compañía, como garantía del cumplimiento de las obligaciones que contrajo, que en caso de no cumplirlas perdía a favor del Estado la cantidad asegurada. De igual forma esta fianza se cancelaba automáticamente tan pronto como se concluyera la construcción del camino carretero y fuera recibido por el Gobierno.

Por su parte el Gobierno del Estado se comprometió a conceder a la Compañía a título gratuito y a perpetuidad, catorce mil hectáreas de tierras baldías de las pertenecientes al Estado, de las cuales la Compañía podía escoger siete mil hectáreas dentro del Departamento de Cúcuta y siete mil en otros puntos del territorio del Estado, con tal que no fueran en aquellos sitios donde se ya se hubieran hecho concesiones de tierra para fomento de otras vías de comunicación; quedando estipulado que en las tierras que escogiera la Compañía en la línea del camino y sus cercanías se dejaran precisamente intervalos equivalentes en extensión a los que esta se reservara y para que el Gobierno del Estado pudiera hacer concesiones o ventas de tierras para otros establecimientos que quisieran fundarse en la línea y en cercanías del camino. Se estipuló así mismo que el Gobierno se reservara en el Puerto de San Buenaventura y sus inmediaciones las tierras necesarias para formar el área de la población que se estableciera allí, cediendo únicamente a la Compañía las que necesitaba para la construcción de las bodegas y demás establecimientos que requería para el mejor cumplimiento de las estipulaciones del contrato. Era deber de la Compañía comprobar la calidad de baldíos de los terrenos que el Estado le cedió, midiéndolos y levantando los planos de tales terrenos.

El Estado debía garantizar por el término de veinte años a los individuos que se ocuparan en la construcción del camino la exención de todo impuesto público directo del Estado o municipal, sobre las propiedades que allí adquirieran, y eximirlos por el tiempo que duraran empleados en la construcción del camino, de reclutamiento, conscripción, o cualquier otro servicio personal oneroso, civil o militar de paz o de guerra.

Igualmente se debía garantizar que el Gobierno no pudiera gravar la construcción del camino, sus rentas o productos durante el término del privilegio, ni las obras a

él anexas con ninguna contribución pública de Estado o municipal. A cada familia que se estableciera en inmediaciones del camino, el Gobierno le entregaría diez hectáreas de tierras baldías, exoneradas igualmente de impuestos nacionales o estatales.

El contrato también especificaba que durante el término de diez años no se podían gravar con impuesto alguno municipal o del estado, las plantaciones que se fundaran en terrenos incultos o abandonados, en inmediaciones del camino que se abriera.

Si el territorio sobre el que debía pasar el camino, así como el que se necesitaba para la construcción de las bodegas, tambos y demás obras que debían construirse eran de propiedad privada y la Empresa no podía avenirse con el dueño o propietario, se le daría aviso a la Compañía y al Jefe departamental de Cúcuta, o en su defecto a la primera autoridad política del distrito de San José, a fin de que inmediatamente se requiriera el respectivo agente del ministerio público para promover sin tardanza ante el Juez competente, el juicio de expropiación a que hubiera lugar, acusando la causa de necesidad pública. Los terrenos que se expropiaran eran puestos a disposición de la Compañía quien debía indemnizar su valor al dueño de los predios.

El Gobierno del Estado debía Garantizar que durante la construcción del camino y la vigencia del privilegio que se le concediera a la Compañía, no se pudiera construir otra vía carretera, férrea o de herradura, de San José de Cúcuta a ningún punto sobre las márgenes del río Zulia, desde el cual se pudiera navegar, salvo en algunos casos previstos en el contrato.

El Gobierno del Estado autorizó al Ayuntamiento del distrito de San José para cobrar hasta noventa centavos por todas las cargas que transitaran en parte o en todo por el camino al puerto de Los Cachos, o que se introdujeran por aquel puerto o se destinara a la exportación, cuyo derecho lo concedía discrecionalmente el Gobierno al expresado Ayuntamiento con el fin de que éste pudiera llenar las obligaciones que había contraído como miembro de la compañía del Camino a San Buenaventura. De esta forma se reformaba el contrato de 30 de octubre de 1865, celebrado entre el presidente del Estado y el Ayuntamiento de San José de Cúcuta.

La autorización que se concedía por la cláusula anterior iniciaba a tener efecto desde el día en que el Ayuntamiento de San José entregara a la Compañía la administración del camino y bodegas de Los Cachos, según lo estipulado en el contrato de 13 de mayo de 1865, fundando la Compañía del camino á San Buenaventura.

En caso de que el Gobierno Nacional o del Estado resolvieran establecer en las bodegas un Inspector o cualquier otro empleado por motivo del servicio público, la Compañía quedaba comprometida á admitir inspección de tal funcionario en aquellos establecimientos y a pagarle el sueldo que se le señalara en cuanto no excediera de la mayor asignación salarial fijada a los empleados que la Compañía estableciera en las bodegas.

El Gobierno del Estado se obligaba a proteger y a mantener en toda su integridad los derechos de la Compañía del Camino a San Buenaventura derivados de la firma del contrato. Al efecto convino que cuando ocurrieran dudas sobre la inteligencia de alguna ó algunas de las cláusulas que aseguraran a la Compañía

algunos estímulos o ventajas, si tales dudas ocurrieran por no haber sido suficientemente explicadas dichas cláusulas, éstas serían interpretadas en el sentido natural más favorable á la Compañía.

El Gobierno se reservaba el derecho terminar el privilegio que le había concedió a la Compañía por el contrato bajo las siguientes circunstancias: si a los quince años contados desde el día en el camino carretero fuera concluido y abierto al servicio del público, el Gobierno podía redimir el privilegio a beneficio del Estado por la suma de quinientos mil pesos de indemnización. Si en esa época no fuera redimido el privilegio, continuaría vigente a favor de la Compañía por quince años más, al fin de los cuales el Gobierno podía terminarlo pagándole a la empresa la suma más elevada, es decir de trescientos mil pesos.

Para que el Gobierno pudiera hacer uso del derecho que le permitía cancelar el privilegio otorgado a la compañía, le debía notificar a sus directivos por lo menos con dos años de anterioridad al día en que se cumpliera alguno de los plazos expresados. De igual manera el precio que el Gobierno le debía pagar a la empresa por la derogación del privilegio debía entregárselo en su totalidad y en efectivo.

Igualmente el Gobierno se reservaba el derecho de rescindir el contrato en el caso en que después de concluido el camino carretero, se presentara alguna propuesta para la construcción de un ferrocarril sobre la misma vía ó en otra dirección hacia el rio Zulia y esta fuera aceptada, en cuyo caso la Compañía empresaria de camino carretero sería indemnizada por los daños y perjuicios que le ocasionara la rescisión del contrato, conforme a la regulación que sobre el asunto hicieran dos árbitros nombrados por las partes contratantes y otro más elegido por los

nombrados para el caso de discordia; pero sin importar las consecuencias derivadas de tal decisión la compañía tenía que aceptar la propuesta de construcción del ferrocarril.

El contrato no podía abolirse sin el consentimiento de ambas partes, quedando siempre a favor del Estado las bodegas, tambos y obras del camino al terminar el privilegio, ya fuera por rescisión, por indemnización o por haberse cumplido el término señalado para su duración.

Las plantaciones, cultivos y demás obras que la Empresa tuviera en inmediaciones o en el trayecto del camino, quedaban expresamente exceptuadas, pues el Gobierno declaró terminantemente que solo las obras y trabajos esenciales del camino, como puentes, calzadas, las bodegas y tambos, pasarían a ser propiedades del Estado.

La Compañía del Camino a San Buenaventura tenía derecho a ser preferida en el caso en que durante la construcción de la obra o después de concluida, se solicitara el privilegio del Gobierno del Estado para construir un camino carretero de San José a la Frontera de Venezuela, a cuyo efecto el Gobierno le comunicará la propuesta que hubiere de ser aceptada.

La Compañía debía expedir los reglamentos necesarios para la administración de las bodegas y para la seguridad y conservación de la vía de comunicación, del puerto, las obras y establecimientos de toda clase, sometiéndolos a la aprobación de Presidente del Estado.

Los derechos y exenciones que se concedían á la Compañía no podían ser transferidos en ningún tiempo ni bajo algún título a ningún Gobierno extranjero, pero si podía, previo aviso al Presidente del Estado, cederle en parte o en todo los derechos adquiridos por el contrato a individuos particulares o cualquier compañía o sociedad organizada conforme a las leyes del Estado, quienes a su vez podían hacer igual cesión a cualquier otra persona o entidad, comunicándole al Gobierno; entendiéndose que por dichos trasposos quedaban los cesionarios constituidos a cumplir con las mismas obligaciones y deberes que la Compañía había contraído con el Gobierno en virtud del contrato de privilegio.

En ningún caso y bajo ningún título ni pretexto podían hacerse reclamos internacionales sobre las dudas que se suscitaran sobre la claridad del contrato, ya que estas las aclararía el Presidente de la empresa de acuerdo con las juntas General y Directiva, y en caso de desacuerdo se debía llevar el caso a los estrados judiciales y tribunales del Estado que eran competentes para decidir las controversias que se originaran de tales dudas, así como de las cuestiones que pudieran suscitar diferencias entre el poder Ejecutivo del Estado y la Compañía sobre la ejecución y sobre la falta de cumplimiento de alguna ó algunas de las condiciones del contrato.

El privilegio que concedía el Gobierno de Estado acabaría cuando la hipoteca que presentara la Empresa como garantía del cumplimiento del mismo, llegara a ser insuficiente para tales fines y no lograra cumplir el monto exigido dentro del término de treinta días desde que se le hiciera la respectiva notificación. También era causal de terminación del mismo no comenzar a los trabajos de construcción del camino en el término de seis meses después de la aprobación del contrato.

También era causal de cancelación del contrato si al término del plazo señalado no se hubiere entregado en perfecto estado para el tráfico, como *mínimo* la tercera parte del camino; si no se hubiera entregado concluida la obra dentro de los ocho años que hablaba el contrato o dentro de la prórroga solicitada por la compañía para concluir las obras.

La caducidad del privilegio en los casos anteriormente señalados obligaba a la Compañía a pagar una multa previamente acordada y a perder el privilegio que el Gobierno del Estado le había otorgado, quedando a favor de este el camino con todas las obras anexas como bodegas, tambos y las tierras baldías que se le hubieran concedido, las cuales tenía que devolver la Compañía gratuitamente sin remuneración alguna por las mejoras que les hubiera hecho.

La declaratoria de caducidad del privilegio en los casos mencionados y conforme a las cláusulas del contrato, le correspondía hacerla a los tribunales competentes del Estado, después de haber realizado el juicio correspondiente a la Compañía.

En estos términos quedó modificado el contrato del de 23 de marzo de 1865 que habían celebrado el Presidente del Estado con el señor Juan Aranguren, sobre la concesión del privilegio para abrir de un camino de herradura y que a su vez había cedido dicho señor Aranguren al señor Domingo Díaz, quien finalmente le encargo la misión de llevar a cabo la obra a la Compañía del Camino a San Buenaventura de quien era representante y a cuyo nombre se celebró el contrato.

El contrato de privilegio fue analizado en cada una de sus cláusulas y posteriormente recibió la aprobación del Presidente del Estado Soberano de Santander José María Villamizar Gallardo, del Secretario General del Estado Domnino Castro y el General Domingo Díaz el 15 de junio de 1865 en el Socorro,

elevándose a un compromiso de forzoso cumplimiento para las partes contratantes.

3.2 SESIONES DE LA JUNTA GENERAL DE LA COMPAÑÍA Y CONSTRUCCIÓN DEL CAMINO CARRETERO

Por lo general las sesiones de la Junta de Accionistas de la Compañía se realizaban a medio día y bajo un calor abrasador en las oficinas de la Empresa, sitio escogido desde un comienzo para discutir todos los asuntos sin importar el tiempo que los socios tomaran para ese cometido. Para esta época la vida en la ciudad era rutinaria y monótona, y por lo tanto el hecho de pertenecer a este colectivo de individuos y a la élite cucuteña era un privilegio y motivo de vanidad y status ante el resto de la población de la región; al interior de la Compañía sólo tenían lugar los hombres adinerados, los ricos comerciantes, algunos abogados y algunos militares de gran influencia en la sociedad de la frontera. Estos ciudadanos tanto colombianos como venezolanos y algunos europeos, tenían lugar en la misma mesa planeando las mejores formas de administrar la Compañía y aumentar de paso su capital. Otras veces enviaban sus representantes pues sus viajes de negocios hacia el interior del país o al exterior, simplemente les hacía imposible asistir a las sesiones, con las que comulgaban casi a diario. Eso sí, ante todo primaba la seriedad y la honradez propias de aquella época, pues cualquier malentendido era aclarado en viva voz o por medio de comunicados y cartas que eran puestas en conocimiento de todos los socios.

El compromiso era tan grande que por lo general entre una y otra sesión ordinaria celebrada por la Junta de Accionistas de la Compañía, había de por medio cuatro, cinco o hasta más sesiones extraordinarias que se celebraban en cualquier día de

la semana y se extendían hasta horas de la noche. Si el asunto lo ameritaba, al día siguiente se reunían a primera hora para seguir trabajando en él, hasta que encontraran la solución más viable y conveniente a los intereses de la Compañía. Por lo general se sometían a votación secreta la mayoría de propuestas por medio de “bolas” blancas que designaban aprobación y negras que manifestaban el desacuerdo con la propuesta. Era tal la pulcritud de aquel entonces que por lo general aunque se votaran en forma secreta las disposiciones, los socios exigían que se consignara en el libro de actas su posición a favor o en contra respecto de la misma y se publicara ante el resto de la Empresa la razón de su decisión.

Durante las primeras reuniones la Junta los socios se ocupó principalmente de iniciar lo antes posible las labores de exploración del terreno para hacer el trazado del camino carretero como lo propuso don Andrés Berti⁷³ en ese momento, hay que “*exigírsele al señor Director de Obras a que inicie los trabajos del camino a San Buenaventura*”⁷⁴. La expectativa que generó en los socios ser autorizados por el Gobierno del Estado para recaudar el fruto de los peajes y construir la vía hacia el Puerto de San Buenaventura se manifestaba en las decididas propuestas que hacían ante la Junta de Accionistas, en las cuales pedían que tan pronto fuese posible se le exigiera al Director de Obras de la Sociedad que inspeccionara el camino y las bodegas, y presentara de inmediato un informe del estado en que se encontraban dichas infraestructuras, para indicarle que iniciara rápidamente los trabajos del camino hacia el puerto⁷⁵.

⁷⁴ AGN. Sección República. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Actas del Ferrocarril de Cúcuta, Tomo 94, p 26.

La primera sesión de la Junta General de Accionistas se realizó el 30 de junio de 1865 y a ella asistieron el señor Domingo Díaz y todos los demás socios, quienes se encargaron de leer el reglamento de la Empresa y el contrato firmado con el Gobierno del Estado para proceder a su aprobación⁷⁶.

Seguidamente don Joaquín Estrada propuso que habiéndose llenado las formalidades exigidas por los estatutos de la Compañía, debía procederse a hacer la elección de los individuos que tenían la importante función de administrar durante un año sus recursos y representar los intereses de la Compañía ante los entes públicos y privados con los cuales la Sociedad firmara algún tipo de negocio. El nombramiento de los funcionarios se hizo por votación secreta, designando a dos socios para que la escrutaran y declararan electos a quienes sacaran la mayoría absoluta de los votos.

Fue elegido don Joaquín Estrada para el cargo de Presidente de la Compañía con un total de cinco votos, contra uno que obtuvieron cada uno de los señores Urquinaona, Arocha y Aranguren. Luego se hizo la elección del Primer Vicepresidente, el Tesorero y Secretario, resultando electos los señores Andrés Berti Tancredi, Idelfonso Urquinaona y don Manuel María Ramírez, respectivamente. En el cargo de Director de obras, uno de las funciones más importantes y de mayor responsabilidad para el desempeño de la empresa, quedó electo don Domingo Díaz y para ocupar el cargo de Abogado de la Compañía, se eligió a don Joaquín Estrada.

⁷⁶ AGN. Sección República. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Actas del Ferrocarril de Cúcuta, Tomo 94, p 1 - 4.

Inmediatamente don Juan Aranguren propuso y fue aprobado por la Junta, autorizar al Presidente de la Compañía para que por medio de un comisionado contratara con el encargado de la imprenta de la ciudad hacer las publicaciones que dispusiera necesarias la Compañía. En esta primera sesión los socios también se dispusieron a fijar la tarifas para el cobro del derecho de peaje que debía cobrarse sobre las cargas, especies y elementos que transitaban por el camino de Los Cachos, puesta en discusión la propuesta ante la Junta de Accionistas se fijó el cobro de ochenta centavos por cada carga de tabaco o cacao que transitara con destino a la exportación y sesenta centavos por cada carga de hierro en bulto, licores, harina y sal que se importara. Con respecto a la fianza que se debía pagar al Estado por la concesión de la vía, se decidió que los cuatro mil pesos fueran pagados en vales de deuda del Estado de primera clase.

Terminó esta primera sesión de la Junta de accionistas con la recomendación que don Juan Aranguren le hizo al Presidente de la Compañía, de dirigirse al Gobierno del Estado para solicitarle la entrega de las respectivas bodegas del puerto, con el fin de empezar a hacer uso de ellas y evaluar si estaban aptas para el depósito de cargas y mercancías.

Desde que se iniciaron las obras del camino carretero estos empresarios de la segunda mitad del Siglo XIX ya tenían en sus mentes la idea de construir el ferrocarril, así lo manifestó don Juan Aranguren cuando propuso el primero de julio de 1865 que *“el Presidente de la Compañía solicitara los informes necesarios con el objeto de contratar el ingeniero que debía hacer la exploración de la vía férrea para el caso que la Compañía resolviera acometer su construcción; éstos informes los presentaría en la reunión ordinaria del mes próximo”*⁷⁷. Aunque el señor

⁷⁷AGN. Sección República. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Actas del Ferrocarril de Cúcuta, Tomo 94, p. 35.

Aranguren decidió retirar esta propuesta tan pronto como la formuló, tal vez por ser demasiado anticipada o inapropiada en los comienzos de la Compañía, si dejó ver ante la Junta que sus aspiraciones llegaban mucho más lejos de la razón inicial que los había reunido.

Todos los socios estuvieron de acuerdo desde el principio con Juan Aranguren y se imaginaron que un gigante del transporte terrestre surcara estas tierras, por ejemplo el señor Estrada planteó que *“sin perjuicio de dar principio al camino carretero, se contrataría dentro o fuera del país, un ingeniero que levantara los planos para el ferrocarril y formara el presupuesto del costo de dicha obra”*⁷⁸, propuesta que fue aprobada por la totalidad de los socios. Estas incidencias comprueban que dentro del imaginario de la totalidad de los socios de la Compañía del Camino a San Buenaventura, estaba presente desde el principio la idea de iniciar la construcción del camino carretero, al tiempo que iban abonando el terreno para tender el camino de rieles sobre la misma vía carretera.

Otra de las tareas iniciales de la Junta de Accionistas era fijar el presupuesto para los gastos de funcionamiento y los sueldos de los administradores de la Compañía; después de varias discusiones los salarios quedaron así: 180 pesos ganaría el Presidente de la Empresa, 150 pesos para el Tesorero y Secretario, 450 pesos para el Director de obras y 180 pesos para el abogado de la Compañía. Para los gastos iniciales de los dos primeros meses de sueldo de los obreros, se destinaron 1.408 pesos, para la compra de herramientas 225 pesos, para la compra de caballos para el traslado de los funcionarios y ganado vacuno para la alimentación del personal se destinaron 450 pesos y 100 pesos se dejaban en depósito disponibles en caso de cualquier imprevisto.

⁷⁸ AGN. Sección República. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Actas del Ferrocarril de Cúcuta, Tomo 94, p. 5.

Sesión tras sesión se leía el acta de la reunión pasada, con el objeto de aprobarla y abrir la discusión de algún tema si no había quedado perfectamente lúcido su debate. Hasta el 22 de julio de 1865 don Domingo Díaz soportó la difícil ocupación de ser el Director de obras, pues las funciones que este debía cumplir las hacían propias de un hombre recio y enseñado a trasladarse a lomo de bestia por aquellos trechos calurosos e infestados de plagas; este día pidió ante la junta de Socios que se le separará del cargo de Director de Obras de la Compañía y aunque Aranguren no estuvo de acuerdo, el resto de socios tan sólo se limitaron a elegir su sucesor para que ocupara el cargo.

Precisamente en los días previos a la formación de la Empresa cucuteña, se había fundado la Compañía del Camino Carretero de Cúcuta a Pamplona que quería unir esfuerzos con su similar de San Buenaventura para conseguir el privilegio del Estado de construir dicha obra. Con este interés la Junta Directiva de la Empresa pamplonesa le envió una nota a la Compañía cucuteña que fue leída en la sesión del 18 de julio de 1865, en la cual le solicitaba a la Asamblea Legislativa del Ayuntamiento el privilegio para la construcción de la vía entre Pamplona y Cúcuta, y a la Empresa cucuteña la unión de esfuerzos para acometer la obra. El 5 de agosto del mismo año la Empresa cucuteña le respondió que *“estando constituida la Compañía del Camino a San Buenaventura con el exclusivo objeto de construir la vía a dicho puerto i estándole prohibido el tomar parte en cualesquiera otra empresa ó negocio, no puede aceptar la indicación que se le hace de tomar a su cargo la empresa de un camino carretero de Pamplona á Cúcuta”*⁷⁹, expresándole al tiempo la gratitud de la Compañía por la puesta de confianza que se le daba.

⁷⁹ AGN. Sección República. Fondo Ferrocarril de Cúcuta, Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos relativos, tomo 94, p. 11.

La publicación de las disposiciones y actas aprobadas por la Junta de Accionistas de la Compañía fue contratada con la imprenta del periódico “El Comercio” de Cúcuta y en su primera edición de sesenta ejemplares dio a conocer los estatutos y los diversos contratos que había firmado la Empresa desde su fundación⁸⁰. Se publicó en dicho periódico entre otras cosas que el 4 de septiembre de 1865 don Manuel María Ramírez quien era en ese entonces el Representante del Ayuntamiento en la Compañía, propuso que el *“Presidente presentara a nombre de la Compañía al señor Jefe Departamental, las palas de madera y la pluma que emplearon para la diligencia del primero del corriente, en que se declaraba a aquel empleado público, estar principiados los trabajos en el camino”*⁸¹.

El primer año de funcionamiento de la Sociedad transitó entre la celebración de reuniones y juntas donde se debatía el presupuesto trimestral destinado al pago de empleados y obreros, la compra de herramientas, el nombramiento del personal idóneo para ocupar cada uno de los cargos dentro de la Compañía, el inicio de la construcción de infraestructura básica del camino, la formación de los presupuestos de gastos de personal y generales, y la firma de contratos en los que estaba en juego los intereses de la Sociedad.

Finalizando el año 1865, el 9 de octubre se leyó una nota del Secretario de Hacienda fechada el 15 de septiembre, acusando que el Presidente del Gobierno había dispuesto enviar a Cúcuta al Ingeniero Juan Nepomuceno González Vásquez para que estuviera a disposición de la Compañía. Este Ingeniero sería

⁸⁰ AGN. Sección República. Fondo Ferrocarril de Cúcuta, Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos relativos, tomo 94, p. 11. El contrato originalmente se celebró por el señor Juan Aranguren, en representación de la Compañía y el Señor Mario Andrade Estrada, socio de la empresa tipográfica “El Comercio” para la impresión de los acuerdos y demás actas de la Compañía.

⁸¹ AGN. Sección República. Fondo Ferrocarril de Cúcuta, Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos relativos, tomo 94, p. 33.

de trascendental importancia para el cometido de la Compañía de construir, tiempo después el ferrocarril de Cúcuta, pues era un hombre con vastos conocimientos en materia vial y que tiempo después participaría también en la construcción del Ferrocarril del Norte o de Bogotá⁸².

El mismo 9 de octubre don Joaquín Estrada puso en discusión el malestar que había causado a la Junta Accionistas la emisión del Decreto del 21 de agosto, mediante el cual el Poder Ejecutivo de los Estados Unidos de Venezuela dificultaba el derecho al tránsito de mercancías desde y hacia Colombia por la vía del lago de Maracaibo⁸³. Puesto que las prohibiciones dejaban en desventaja a los comerciantes colombianos, se propuso que el Presidente de la Empresa le solicitara al Poder Ejecutivo colombiano abogar por la Compañía y la región en general, para revocar tal decreto que traía grandes inconvenientes al comercio, principalmente al de la ciudad de Cúcuta. El fenómeno de las rencillas e impedimentos que colocaba el gobierno de la vecina nación venezolana al intercambio binacional, sería persistente a lo largo de la historia de la Compañía del Camino y posteriormente, también afectaría el funcionamiento de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, como se podrá verificar más adelante.

El 11 de octubre de 1865 el Alcalde del Distrito hizo la entrega oficial de las bodegas del puerto de Los Cachos pero un informe hecho por la Junta de Accionistas comprobó que estas instalaciones estaban quedando insuficientes ante la llegada masiva de cargamentos, debido en parte al exceso de equipaje de los usuarios del camino, al crecimiento de la producción agraria y al incremento significativo del intercambio comercial que se estaba presentando en la región

⁸² AGN. Sección República. Fondo Ferrocarril de Cúcuta, Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos relativos, tomo 94, p. 39.

⁸³ El socio Estrada propuso y la Compañía aprobó que "...el presidente de la Compañía le solicite al Poder ejecutivo de los Estados Unidos de Colombia, haciéndoles presente que el Decreto 21 de agosto, expedido por el Poder Ejecutivo de los Estados Unidos de Venezuela, sobre tránsito por Maracaibo, causa graves perjuicios al comercio de este departamento i á la Compañía del Camino á San Buenaventura, i solicitamos en consecuencia que solicite la revocatoria".

fronteriza⁸⁴. Incluso se recibían cargas que por factores climáticos llegaban completamente mojadas y los empleados las debían secar al sol para evitar su deterioro, ya que ellos eran responsables de la conservación de los cargamentos dentro de las bodegas, a cambio de responder por los daños causados en las cargas que allí se alojaban. Los socios acordaron que se debía considerar como equipaje personal únicamente hasta cuatro bultos pequeños que condujera un mismo individuo, cualquier otro objeto de uso personal, contenido de encomiendas, comestibles o instrumentos de protección de cada viajero los cuales no tenían que pagar el derecho de peaje y de esta forma limitar la cantidad de cargamento que podía depositar un ciudadano en las ya insuficientes bodegas.

Así mismo para tratar de solucionar el inconveniente que trajo consigo la gran cantidad de carga que los viajeros pretendían hacer pasar por equipaje personal libre del cobro de peaje, don Juan Aranguren dispuso discutir ante la Junta de Accionistas de la Compañía en la sesión del 3 de octubre de 1865⁸⁵ las siguientes propuestas: inicialmente recomendó que *“toda carga de mercancías i efectos que transiten en parte, ó en todo por el camino de Los Cachos destinada á la importación ó exportación, pagará un derecho de peaje...”*, en segundo lugar *“que para el cobro del derecho establecido en el artículo anterior, se entenderá por carga lo que conviniese transportar una bestia”*, en el caso en que se introdujera un bulto que no podía cargarlo uno de estos animales, se haría el compute de lo que debía pagar por efecto calculado a razón de 115 kilogramos por carga. Aranguren terminó proponiendo que la citada resolución empezara a regir a partir del 1 de enero siguiente y estuviera vigente hasta el 30 de junio de 1866.

⁸⁴ AGN. Sección República. Fondo Ferrocarril de Cúcuta, Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos relativos, Tomo 94. p 39.

⁸⁵ AGN. Sección República. Fondo Ferrocarril de Cúcuta, Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos relativos, tomo 94, p. 43.

A fines de noviembre de 1865 el Ingeniero Juan Nepomuceno González dirigió una comunicación a la Compañía del camino, solicitando las instrucciones y las órdenes convenientes para realizar prontamente la tarea de exploración y trazado de la ruta del camino, pero el socio Manuel María Ramírez propuso que se le dijera a dicho señor que la Compañía esperaba más que la exploración y el trazado, levantar los planos para empezar a construir el camino a San Buenaventura tal y como se había contratado con el Gobierno del Estado, haciendo las operaciones por los puntos más convenientes, formando y remitiendo a la Compañía dichos planos con los respectivos presupuestos, incluso uno para *el caso en que se pudiera construir un ferrocarril*, pidiendo los obreros necesarios y demás recursos que necesitara al Director de obras.

Aunque pareciera que la Compañía quería avanzar rápidamente hacia la construcción de las estructuras que hicieran más favorable el tránsito y alojamiento de cargamentos, la difícil situación fiscal de la Empresa hacia el año 1865 impedía cumplir eficazmente con la terminación de las obras. En la sesión del 5 de diciembre de este primer año de la Compañía, el Presidente anunció que se debían “*arbitrar medidas para evitar la paralización de los trabajos del camino, i operaciones del ingeniero a consecuencia del déficit que hay en el presupuesto de ventas i la necesidad que hay de proporcionar bestias i recursos al ingeniero para la exploración...*”⁸⁶, y demás asuntos que este debía solucionar. La escasez de recursos financieros afectó también a los trabajadores de la Empresa, en tanto así que en ese mismo día se leyó un memorial de los administradores de las bodegas del Puerto de Los Cachos, solicitando el aumento de sus sueldos, pero desafortunadamente en medio de la crisis los socios vieron imposible el pedido de estos trabajadores por la carencia de recursos económicos.

⁸⁶Archivo Histórico de la Academia de Historia de Norte de Santander. Libro de Actas de la Compañía del Camino Carretero. Acta Sesión 5 de diciembre de 1865. p. 49-50. En adelante: A.H.A.H.N.S. Libro de Actas de la Compañía 1865 -1888.

Hasta este momento y desde la fundación de la Compañía, había ocupado la presidencia don Joaquín Estrada, pero debido a la cantidad de asuntos que debía solucionar y la difícil situación económica por la cual atravesaba la empresa, solicitó su retiro del cargo el 9 de diciembre de 1865. Entre los argumentos que esgrimió el mismo señor para su retiro del cargo, estuvo que *“no contaba con las condiciones para el desempeño del puesto, ni tampoco contaba con el apoyo de la mayoría de los socios, lo cual podía resultar perjudicial para los intereses de la sociedad”*. Como remplazo para terminar el periodo del señor Estrada a cargo de la Compañía, se eligió a don Felipe Arocha. Por su parte ante la evidente crisis que afectaba a la Compañía, el socio Carlos Erwin se ofreció en la sesión del 24 de enero de 1866 para ocupar el cargo de secretario de la Compañía sin recibir remuneración alguna, como medida ejemplarizante para tratar de estabilizar las finanzas de la Compañía e incitar a los empleados de la Compañía que disfrutaban de sueldo para que hicieran a favor del tesoro de la Compañía, una donación del todo o parte de sus asignaciones salariales, pero la medida pareció ser demasiado extrema en aquellos días de crisis económica y lógicamente fue rechazada por los socios.

En enero de 1866 de forma insólita el Presidente de la Compañía le informó a los socios que por derecho legislativo se le había concedido el privilegio de construcción del camino carretero que unía a Cúcuta con la margen occidental del río Táchira al señor Jorge Briseño; esta era otra de las rutas de gran importancia para la vida y el comercio de la región de la cual la Compañía no había pedido ante el Gobierno del Estado ningún derecho ni privilegio. De inmediato también se nombró una comisión a cargo de los señores Ferrero y Erwin para ponerse al tanto de la situación y estudiar hasta donde podía afectar la construcción de este camino los intereses de la Compañía.

Finalizando el mes de enero se retomó la discusión de este tema y los comisionados del caso propusieron esperar hasta que el señor Presidente del Estado le diera cumplimiento del Artículo 21 del Contrato del 15 de junio de 1865, el cual le otorgaba preferencia a la Compañía en la construcción de este tipo de obras y le comunicara a la Compañía la propuesta para llevar a cabo dicha vía, dándole al abogado de la Empresa la misión de remitir a la Corte Suprema Federal y al Senado de Plenipotenciarios⁸⁷, la solicitud de decretar la nulidad del contrato que le concedía el privilegio a dicho señor Briceño para hacer el camino.

El 2 de agosto de 1866 el Ingeniero González Vázquez informó a la Junta de Accionistas que tenía listo el trazado preliminar de la carretera desde Cúcuta hasta el cañón de la Floresta y por eso requería contratar una persona capaz de dibujar, nivelar y levantar los planos del terreno. Fue así como en diciembre de ese año el mismo Ingeniero, participó a los socios que el señor Lorenzo Pascasio iba a ser el encargado de este trabajo, por la cual solicitó su nombramiento en la Compañía.

Inicialmente también se debatió la construcción de un puente situado en un callejón al norte de Cúcuta y que comunicaba a esta ciudad con la vía al Puerto de San Buenaventura. El Presidente del Ayuntamiento de este Distrito había incitado a la Compañía a construir dicha obra por su costo y cuenta, argumentando que era de gran importancia para el pasó de personas, animales y carga entre la ciudad y el puerto⁸⁸.

⁸⁷ A.H.A.H.N.S. Libro de Actas de la Compañía, Sección 13 febrero 1866. p. 76.

⁸⁸ A.H.A.H.N.S. Libro de Actas de la Compañía. Sesión 9 Mayo 1866. p. 105.

Uno de los socios, el señor Estrada, puesto en comisión para solucionar este asunto, afirmó que se le debería decir al Jefe del Distrito que, aunque la Compañía no se veía en la obligación de construir dicho puente, ya que no se hallaba en los límites fijados del camino carretero al Puerto de San Buenaventura y que considerando la importancia para la ciudad de un puente que uniera la vía carretera con el interior de la población, acordaba construir el puente de ladrillo y piedra, y su correspondiente terraplén a costo de la Compañía. También aconsejaba al Ingeniero de la Compañía que tan pronto terminara el trazado del camino, levantara los planos del puente y calculara el presupuesto de la obra.

Posteriormente en octubre de 1866 y tras severas discusiones en torno a la obligación o no de la Compañía de construir la obra, el Ingeniero González Vázquez presentó el diseño del puente y encargó al socio Ferrero de solicitar al Ayuntamiento los permisos respectivos para llevar a cabo su construcción. Algunos de los socios, entre ellos don Aristides García Herreros⁸⁹ pidió derogar la construcción del puente a costo de la Compañía y a cambio acometer la obra con los recursos que el Ayuntamiento tenía en la Empresa, ya que la situación financiera por la que estaba atravesando, suponía el aporte inminente de los socios para solucionar el déficit de la entidad.

Días después el mismo señor García Herreros se retractó de su opinión en torno al tema y por el contrario elevó una resolución en la cual expresaba que la obra se ajustaba al reglamento y que era de paso obligado al puerto, por lo cual todos los accionistas estaban obligados a construir el puente; además incitó al Director de obras don Domingo Días, a llevar las cuentas de la obra por separado y darlas a conocer a los socios cuando se terminara la obra.

⁸⁹ A.H.A.H.N.S. Libro de Actas de la Compañía. Sesión Extraordinaria 22 de abril 1867.

En mayo de 1866 el Presidente de la Compañía anunció al Director de obras que superadas algunas dificultades y habiendo dado su voto afirmativo la mayoría de los socios a favor de la construcción del puente, se debía iniciar su construcción⁹⁰. Finalmente el 30 de septiembre del mismo año el representante del Cabildo fue puesto en comisión para verificar el estado de la obra que la Compañía había construido y que más adelante bautizarían con el nombre de puente “Plata Azuero”, el funcionario gratificó a la Sociedad por haberle entregado a Cúcuta una obra de utilidad pública⁹¹. De ahí en adelante todas las obras viales y de infraestructura que se fueron realizando, corrían por cuenta y cargo total de la Compañía y serían bautizadas por lo general con el apellido de alguno de los socios de la Empresa, así por ejemplo se construyeron y bautizaron puentes que nombraron: Díaz, Estrada, Aranguren, Berti Tancredi, Urquinanona, Fossi, García Herreros, Gallegos, etc., y hasta se propuso, mediante proyecto de resolución acordar nombrar al antiguo puerto de San Buenaventura, donde se encontraban las bodegas, Puerto Villamizar, tal como se le conoce en la actualidad, en honor al señor José María Villamizar Gallardo, Presidente del Estado Soberano de Santander en el año 1865 y más adelante Presidente y socio de la Compañía.

La situación económica de la Empresa en sus inicios no era la más favorable y los socios se veían en la necesidad de aportar, tal como lo disponían los estatutos de la Compañía, el monto requerido para cubrir el faltante en el presupuesto de gastos en las obras y los salarios del personal. Desde el mismo año de su fundación, la Compañía padeció la “escasez de recursos” y por lo general, siempre

⁹⁰ A.H.A.H.N.S. Libro de Actas de la Compañía. Sesión Extraordinaria 11 de mayo de 1867.

⁹¹ “El primer puente sobre el Callejón en donde parte el camino se llamará Plata Azuero, los puentes sobre la quebrada La Floresta se denominaran así: el primer paso González Vásquez, i el segundo, Serrano, el tercero Díaz, el Cuarto Estrada, el quinto Aranguren, el sexto Berti Tancredi. El puente sobre la quebrada Agua Blanca, Arocha; el de la quebrada Oripaya, Urquinaona. Los puentes sobre la quebrada Jabonosa se nombrarán de este modo: el primer paso Fossi, el segundo García Herreros i el tercero Gallegos”.

se pensó en solucionar los problemas económicos antes de tener que paralizar las obras, despedir algunos empleados o dejar sin instrumentos de trabajo al Director de Obras e Ingeniero de la Sociedad.

Desde la fundación de la Compañía y en múltiples ocasiones se tuvo en cuenta, que aunque no existían los recursos económicos suficientes para cubrir todos los gastos que las obras ameritaban, la vía debía construirse y sacar adelante el proyecto; desde finales de 1865 era frecuente escuchar de voz del Presidente de la Sociedad que se estaba presentando déficit financiero para cumplir con los gastos de las obras del camino. Inicialmente este problema se trató en las sesiones de diciembre de 1865, en enero y diciembre de 1866, en marzo, abril, julio y octubre de 1867, pero a partir del mes de abril de 1868 se pensó en solucionar el problema económico mediante la solicitud de algunos empréstitos al Congreso Nacional y a los bancos internacionales.

Otro de los inconvenientes que se presentaron para construir el camino carretero fue la falta de obreros, en tanto así que el 30 de julio de 1867 el Director de obras puso en conocimiento de la Sociedad tal situación y a su vez, sugirió que el Presidente de la Compañía fuera autorizado para destinar recursos y nombrar alguna persona que se dirigiera a las principales poblaciones del nororiente del país, con el fin de convocar peones para los trabajos de la carretera⁹². El Director de Obras propuso días después, elegir a una persona que se dirigiera al interior de los estados de Santander y Boyacá con el objeto de contratar obreros para los trabajos de la carretera. Dicho funcionario recibiría un salario de treinta pesos mensuales y una prima hasta de diez pesos por cada peón que mandara y se presentara ante el Director de Obras y tomara parte en los trabajos; de igual forma

⁹² A.H.A.H.N.S. Libro de Actas de la Compañía. Sesión Extraordinaria 30 Julio 1867.

este funcionario podía ser suspendido del cargo en el caso en que no enviara al Director un mínimo de doce obreros en el mes⁹³.

A los obreros que serían contratados se les abonaba gratuitamente dos reales de ración por cada día de viaje que completaran desde el lugar de residencia hasta Cúcuta y se les hacía un adelanto máximo de cinco pesos de su asignación salarial inicial, con la cual quedaban comprometidos para laborar en la Compañía por lo menos por un periodo de tres meses consecutivos en la obras del camino.

Una de las medidas anunciadas por el Director de obras para reclutar el número necesario de obreros fue puesta en conocimiento de la Sociedad en diciembre del año 1867 y consistió en hacer cumplir del Gobierno del Estado, el artículo 22 de la ley 8 de octubre de 1862 por la cual se obligaba a prestar, según el contrato de privilegio para la construcción del camino, una parte de los individuos sentenciados a reclusión penitenciaria, tan sólo obligando a los empresarios a proveerles alimentos y alojamiento, destinándolos al trabajo en climas cálidos. En enero de 1868 se conoció el informe del Representante del Ayuntamiento en la Compañía que habían puesto en comisión para evaluar el tema, el cual llegó a la conclusión que si se hubiese de utilizar a los reos en las obras la Compañía tenía que construir en el lugar de trabajo la prisión que habría de alojarlos con las condiciones necesarias, para que sirviera también para la custodia de los mismos⁹⁴. Los costos y la cantidad de recursos que debían de invertirse en esta edificación dan pie para pensar que la discusión del tema fuera sido aplazada y finalmente desechada por la Junta de socios.

⁹³ A.H.A.H.N.S. Libro de Actas de la Compañía. Sesión Extraordinaria 14 Agosto 1867.

⁹⁴ A.H.A.H.N.S. Libro de Actas de la Compañía. Sesión Ordinaria 6 de Enero de 1868, p. 169.

Ya que era difícil conseguir obreros que estuvieran dispuestos a soportar las extremas condiciones naturales y climáticas de la región y las arduas jornadas de trabajo en las obras del camino, el socio Estrada propuso en la sesión del 31 de agosto de 1868, conceder en el mes de diciembre una gratificación de hasta cuatro pesos a cada uno de los obreros que hubiesen trabajado por más de 180 días en las obras en lo corrido del año con el fin de incentivar y motivar a los peones a continuar laborando para la Compañía a pesar de las serias dificultades que tenían que soportar⁹⁵. Sin embargo todos los esfuerzos que hicieron los socios de la Empresa para lograr construir con éxito el camino carretero, junto al aumento significativo que estaba teniendo la actividad agrícola y el comercio de café y otras especies por esa ruta, los incentivó a pensar en una obra de mayor envergadura que la que habían erigido y a partir de ese momento; el objetivo de la Compañía se centró entonces en tender sobre la misma vía los rieles del Ferrocarril de Cúcuta a Puerto Villamizar.

En septiembre de 1876 y tras haber pasado once años desde el inicio de las obras se terminó la construcción del camino carretero entre Cúcuta y Puerto Villamizar e inmediatamente se fundó la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta. Se debe tener en cuenta que desde 1867 Domingo Díaz había puesto en consideración de la Compañía un proyecto de resolución proponiendo la opción de construir el ferrocarril sobre la ruta del camino carretero y autorizando al Presidente de la Empresa para gestionar ante el Gobierno regional el privilegio de construcción de dicha obra y negociar las bases del proyecto. Sin embargo no fue sino hasta 1875 cuando el Socio Arístides García Herreros ratificó la decisión de la Junta de Accionistas de construir el Ferrocarril de Cúcuta sobre el camino previamente construido por la Empresa.

⁹⁵ A.H.A.H.N.S. Libro de Actas de la Compañía. Sesión extraordinaria 31 Agosto 1868.

4. LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA

La decisión de echar a rodar el Ferrocarril de Cúcuta por la misma vía que construía la Empresa hacia el Puerto, ya se había tomado desde el 30 julio de 1867 cuando en pleno se dio lectura a una nota del General Domingo Díaz, en la que manifestó que había tenido varias conferencias con el Ingeniero Juan Nepomuceno González Vázquez “*acerca de la posibilidad de tender una línea férrea movida por fuerza de sangre*”⁹⁶ y que por lo tanto, había resuelto presentar a la Compañía un proyecto de resolución en caso de que pudiera ser aprobado, considerando la posible construcción de la obra; el proyecto presentado por Díaz preveía las siguientes cláusulas:

1. *“Que se autorizara al Presidente de la Compañía para que solicitara al Gobierno del Estado, el permiso para tender un ferrocarril de sangre sobre el camino carretero que se estaba construyendo entre la ciudad de Cúcuta y el Puerto de San Buenaventura.*
2. *Que el ferrocarril y los vagones no ocuparan más de tres metros en su mayor anchura y como la carretera tenía siete metros de ancho, quedaban cuatro para los demás vehículos que quisieran transitar.*
3. *La Compañía no podía cobrar más de cuarenta centavos por quintal que transportara dicho ferrocarril.*
4. *No era prohibido el uso del camino carretero para ningún vehículo, pero sí el de la vía férrea.*
5. *La Compañía se obligaba a mantener el número de carros que demandara la necesidad del tráfico.*
6. *Que después de obtener el permiso del Gobierno, el presidente de la Compañía daría los pasos conducentes para obtener el presupuesto del costo, para los efectos del artículo 26 del contrato social.*
7. *Que la petición del permiso al Gobierno del Estado sería presentada ante la Compañía para su aprobación*”⁹⁷.

⁹⁶ Al hablar de ferrocarriles movidos por fuerza de sangre o simplemente de ferrocarriles de sangre, se hacía referencia al ferrocarril, carros o vagones movidos por tracción animal, ya fuese por la fuerza de bueyes o caballos, común en algunos ferrocarriles primitivos que hubo en Latinoamérica.

⁹⁷ A.H.A.H.N.S. Libro de Actas de la Compañía. Sesión extraordinaria. 30 de julio 1867.

Esta propuesta dio un giro inesperado y gigantesco a las ambiciones del grupo de socios ya que se pasaba de la idea de construir un mero camino carretero, que aparte de todo ya evidenciaba grandes carencias presupuestales y escasez de trabajadores, a una obra que requería gran movimiento de recursos, tanto físicos como monetarios por parte de la Junta de Socios de la Compañía, de los gobiernos regional y nacional, y de mayor complejidad en la logística que hiciera posible cumplir con el deseo de echar a andar un ferrocarril por la región fronteriza. De inmediato la idea de construir el ferrocarril fue puesta en consideración de la Compañía y el socio Joaquín Estrada propuso delegar en comisión al Representante del Cabildo en la Sociedad para que presentara un informe, teniendo en cuenta las observaciones que se le habían hecho al proyecto y sobre la conveniencia o no de la obra.

Pesé a que la mayoría de los socios acogieron la idea con beneplácito y cierto temor inadmisibles de ser demostrado ante los demás miembros de la Compañía por tan abrumadora propuesta, también hubo quienes se espantaron con la idea o la percibieron irrealizable en las condiciones propias de la época y de inmediato alegaron su voto en contra de dicho proyecto, tal como sucedió con el Doctor Manuel Plata Azuero.

A medida que el camino hacia el ahora puerto “Villamizar” se convertía en paso más asequible y obligado de los comerciantes desde y hacia el Lago de Maracaibo en Venezuela, también se veía la necesidad de tomar medidas tendientes a incrementar la importancia de la nueva vía y de paso deshabilitar otras rutas que desde tiempos atrás se habían venido utilizando para viajar hacia el vecino país y de allí hacia el exterior.

En abril de 1868 el socio Plata Azuero propuso al Presidente del Estado de Santander solicitar al Congreso de la Unión la habilitación del nuevo Puerto de Villamizar exclusivamente para el comercio internacional, tan pronto como se hubiera terminado la construcción del camino provisional de herradura.

El 20 de junio de 1868 en comunicación enviada por el Presidente de la Cámara de Representantes⁹⁸, se informó que el Congreso Nacional había atendido la solicitud que le dirigió el Presidente de la Compañía, con el objeto de habilitar para la exportación e importación el nuevo puerto de Villamizar, tan pronto como se hubiese terminado el camino provisional de herradura. Pero las intenciones del Doctor Plata Azuero iban más allá de la legalización del puerto para el comercio y de nuevo en la junta del mes de julio, sugirió que el Presidente de la Compañía le solicitara al Presidente de la Nación declarar “*si al habilitar el Puerto de Villamizar para la importación i exportación, declaraba inhabilitado para este objeto el camino i Puerto denominado de Los Cachos*”⁹⁹.

Efectivamente en el mes de octubre de ese año el Secretario General del Estado dio cuenta de la resolución dictada favorablemente por el Presidente de la Unión sobre la solicitud hecha por la Compañía, quedando así legalizado el tránsito para el comercio internacional únicamente por el Puerto Villamizar¹⁰⁰.

Antes de que se hubiera finalizado la construcción del camino carretero al Puerto el 16 marzo de 1875 y días previos al terremoto que devastó la ciudad de Cúcuta en el mes de mayo del mismo año, se reunió la Junta Directiva del Camino de San

⁹⁸ A.H.A.H.N.S. Libro de Actas de la Compañía. Sesión Ordinaria 20 de Junio de 1868, p. 211.

⁹⁹ A.H.A.H.N.S. Libro de Actas de la Compañía. Sesión Ordinaria 7 de Julio de 1868, p. 215.

¹⁰⁰ A.H.A.H.N.S. Libro de Actas de la Compañía. Sesión extraordinaria 8 de Octubre de 1868. p. 221.

Buenaventura en una sesión que fue de trascendental importancia, pues finalmente don Arístides García Herreros ratificó que dicho camino serviría de banca para la ruta de un ferrocarril que comunicaría directamente a San José con el Puerto Villamizar.

En septiembre de 1876 y tras haber pasado once años desde el inicio de la construcción del camino carretero al Puerto de Villamizar se logró concluir la vía carretera y eventualmente el cuarto día de ese mismo mes fue fundada la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, mediante contrato firmado entre el Secretario General del Estado Soberano de Santander Vicente Herrera y José María Villamizar Gallardo, ahora Representante legal de la Compañía¹⁰¹.

4.1 CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA A PUERTO VILLAMIZAR

Por medio del contrato firmado con el Gobierno del Departamento la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta se veía obligada a tender sobre la vía carretera en conclusión todavía, un ferrocarril de una sola vía servido por máquinas de vapor, desde la ciudad de San José de Cúcuta al Puerto de Villamizar sobre el rio Zulia. El ferrocarril debería tener inicialmente una capacidad para mover cuarenta y cuatro toneladas de peso bruto a razón de veinte kilómetros por hora en su pendiente máxima. De igual forma la Compañía tenía que construir por lo menos dos estaciones principales en los extremos del ferrocarril, con las dimensiones que requiriera el tráfico y las comodidades indispensables en esta clase de edificios, a parte de las estaciones y tambos en lugares intermedios donde el tráfico exigiera el establecimiento de estaciones secundarias.

¹⁰¹ SOLANO. Guillermo. 50 años de Vida Nortesantandereana. tomo V, Cúcuta: 1975. P. 783 – 784. S.ED.

Era indispensable que la Compañía construyera en el Puerto de Villamizar un muelle con suficiente solidez y capacidad, junto con las máquinas y aparatos para que pudieran cargar y descargar con prontitud las embarcaciones destinadas al tráfico por el río. Anexo al ferrocarril la Compañía daría al servicio un telégrafo para comunicar las extremidades del camino y los lugares intermedios donde hubiese estaciones.

El funcionamiento de la maquinaria y el ferrocarril estaba a cargo de la Compañía y las calles de Cúcuta se construyeron de tal forma que el tráfico no se interrumpiera con el paso de las máquinas. El Gobierno del Estado por medio del contrato concedió inicialmente el privilegio para construir el camino de hierro y explotarlo por un término de noventa y nueve años, contados desde la fecha en que fuera puesto a servicio público la totalidad de la obra.

Pero este contrato inicial de la construcción del Ferrocarril de Cúcuta al Puerto de Villamizar firmado en septiembre de 1876, fue modificado casi en su totalidad el 12 de enero de 1878, ante el Notario primero del circuito de Cúcuta con la asistencia de los señores Lizardo Vásquez Rueda, Subsecretario del Gobierno y encargado de los negocios generales de la Secretaria del Estado y don Felipe Arocha Presidente de la Compañía del Camino carretero¹⁰². Mediante el reformado contrato la recién conformada Compañía del Ferrocarril de Cúcuta se obligaba a tender sobre vía carretera un ferrocarril con un sistema de paralela angosta y de una sola vía de Cúcuta hasta el Puerto de Villamizar, el cual debería cumplir con algunas de las siguientes condiciones: que el peso de los rieles fuera de por lo menos treinta libras por yarda lineal, teniendo estos la forma de "T", con una distancia de noventa y cinco centímetros (tres pies ingleses) entre las paralelas; que el máximo de pendiente fuera del cinco por ciento, para lo cual las

¹⁰² A.H.A.H.N.S. Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos Relativos: Compañía del Camino a San Buenaventura, Ferrocarril a Puerto Villamizar, Ferrocarril a la Frontera y Ferrocarril del Sur. Cúcuta, Agosto, 1929. p. 33.

locomotoras tenían la fuerza suficiente para arrastrar cuarenta y cuatro toneladas de peso bruto, andando a razón de veinte kilómetros por hora en la pendiente máxima; adaptar las bodegas que existían para el uso del ferrocarril, construir los edificios y las estaciones secundarias en los lugares de tránsito intermedio; iniciar la operación con por lo menos dos locomotoras y treinta carros, incluyendo los de pasajeros; construir en Puerto Villamizar un muelle con suficiente solidez y provisto de las máquinas indispensables para que se pudieran descargar en él, dos embarcaciones a la vez de las destinadas al tráfico del río, de tal manera que aquellas pudieran realizar con prontitud la carga y descarga.

En la misma medida la Compañía tenía que construir como anexidad del ferrocarril un telégrafo que comunicara entre sí las dos extremidades del camino y los lugares intermedios donde hubiera estaciones. Se tenían que ir abriendo al tráfico las estaciones del ferrocarril donde se hubiera terminado un tramo mínimo de 18 kilómetros.

La Empresa tenía derecho a cobrar por la prestación del servicio hasta tres centavos por kilogramo tanto de importación como de exportación que transitara por el ferrocarril, desde el momento en que se concluyera la vía y el derecho a cobrar tres pesos de tarifa a los pasajeros de primera clase, y un peso a los de segunda clase, pudiendo aumentar el precio si la Empresa dependiendo del peso del equipaje del pasajero y del tramo total de la vía que la Empresa entregaba para el servicio público. Así mismo en dicha reforma se determinó que máximo *“dieciocho meses después de aprobado por la Asamblea este contrato, la Compañía”* estaba en el deber de principiar los trabajos, entendiéndose esto cuando se hubiese tendido un kilómetro de rieles y una locomotora lo recorriera con libertad. Dieciocho meses después de haberse principiado las obras la Compañía estaría en el deber de entregar el primer trayecto de dieciocho

kilómetros y exactamente dos años después, se debería estar entregando otros dos tramos de igual longitud cada uno, para completar el trayecto total de cincuenta y cinco kilómetros que separaban a la ciudad de Cúcuta del Puerto Villamizar por el trazado del camino carretero.

Sin embargo el Presidente del Estado concedería una prórroga hasta de seis meses para la entrega de las diferentes secciones del ferrocarril, siempre que la Compañía comprobara que no había dependido de su voluntad la falta de cumplimiento a los términos del contrato, o se hubiesen construido al menos doce kilómetros de vía. Posteriormente en noviembre de 1878 mediante Ley especial, la Asamblea de Estado decretó que las entregas de los trayectos del camino se hicieran en lo sucesivo así: el 8 de mayo de 1880 dieciocho kilómetros, el 8 de mayo de 1881 otros dieciocho kilómetros y el 8 de mayo de 1882 los dieciocho kilómetros restantes¹⁰³.

La reforma al contrato de privilegio igualmente consideraba que los rieles se principiarían a tender desde el Puerto de Villamizar hacia Cúcuta y terminarían en los suburbios del Norte de la Ciudad sin entrar aun en sus calles, siendo entendible que la llegada de las locomotoras y vagones al país, se haría desde el extranjero por la vía venezolana que conduce al Lago de Maracaibo. La Compañía garantizaría con el abono de diez mil pesos el cumplimiento del contrato hasta que se declararan legalmente iniciados los trabajos, hipotecando a favor del Estado el derecho que esta tenía de cobrar peajes en la carretera, hasta el monto de dicha suma.

¹⁰³ Ley 51 Especial de 4 de Noviembre de 1878, Estado Soberano de Santander. Art 1: En Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos Relativos: Compañía del Camino a San Buenaventura, Ferrocarril a Puerto Villamizar, Ferrocarril a la Frontera y Ferrocarril del Sur. Cúcuta, Agosto, 1929. p, 45.

Efectivamente los trabajos de construcción de la vía férrea se iniciaron en 1878 tropezando con muchas dificultades entre ellas la falta de recursos, la insalubridad del clima y los obstáculos inherentes a una obra novedosa en el país entre muchas otras¹⁰⁴.

Por medio de la reforma el Gobierno de Estado le cedía a la Compañía a título gratuito unas treinta y seis mil hectáreas de tierras baldías, aparte de las cincuenta mil hectáreas de que trataba la Ley nacional No 64 de 1876 y de las catorce mil que pertenecían a la misma Compañía, según el contrato de 15 de junio de 1865; es decir que en total el Gobierno del Estado le tenía que traspasar a la Compañía un total de cien mil hectáreas, teniendo esta la posibilidad de comprobar la calidad de baldíos de los terrenos cedidos y asumiendo tan sólo los gastos necesarios para su adjudicación¹⁰⁵.

Durante el término del privilegio del ferrocarril no se podía gravar sus rentas ni productos (ingresos), ni las obras con alguna contribución directa municipal o del Estado. De igual forma el Gobierno ponía a disposición ahora de la Compañía del Ferrocarril cuando esta lo solicitara, los reos que voluntariamente quisieran ir a trabajar en la obra, siendo responsabilidad de esta su alimentación y asistencia médica.

Se suponía que cumplidos los noventa y nueve años de otorgamiento del privilegio, el ferrocarril con todas sus construcciones y anexidades pasarían a ser

¹⁰⁴ AGN. Informe del Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta al Ministro de Fomento. Cúcuta: Tipografía Miguel Lazcano C. 1892, p. 7

¹⁰⁵ Ley 51 Especial de 4 de Noviembre de 1878, Estado Soberano de Santander. Art 1: En Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos Relativos: Compañía del Camino a San Buenaventura, Ferrocarril a Puerto Villamizar, Ferrocarril a la Frontera y Ferrocarril del Sur. Cúcuta, Agosto, 1929, p. 37.

plena propiedad del Estado de Santander, sin tener la obligación de pagar indemnización alguna a la Compañía y estando obligada mantenerlo en buen estado de servicio al comercio. Finalmente la reforma del contrato suponía que si el privilegio concedido por el Estado a la Compañía caducaba, por uno u otros motivos antes de 39 años, “*recobraba toda su fuerza y vigor el (contrato) que había adquirido la Compañía sobre el camino carretero a San Buenaventura, por virtud del citado contrato de 1865*”¹⁰⁶, perdiendo la Compañía únicamente los rieles, el material rodante y la fianza de diez mil pesos que tenía a nombre del Estado.

Poco tiempo después de haberse fundado la Compañía del Ferrocarril y haberse modificado el contrato de privilegio de construcción del ferrocarril, en 1878 se iniciaron los trabajos de la vía tropezando al igual que en la construcción del camino, con muchas dificultades como la falta de recursos, la insalubridad del clima, los accidentes laborales, la epidemia de fiebre amarilla que se presentaba en esos momentos en la región, la escasez de mano de obra ingenieril y obrera, y por lo tanto los elevados costos de los salarios y todos los demás obstáculos inherentes a una obra novedosa en el país ¹⁰⁷. En el mes de octubre del siguiente año de 1879 el Secretario General del Estado Torcuato Carreño, en representación del Gobierno y don Ramón María Paz representante de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, realizaron los últimos arreglos al pacto de construcción de la obra hacia el río Zulia.

¹⁰⁶ Ley 51 Especial de 4 de Noviembre de 1878, Estado Soberano de Santander. Art 21: En Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos Relativos: Compañía del Camino a San Buenaventura, Ferrocarril a Puerto Villamizar, Ferrocarril a la Frontera y Ferrocarril del Sur. Cúcuta, Agosto, 1929, p. 39.

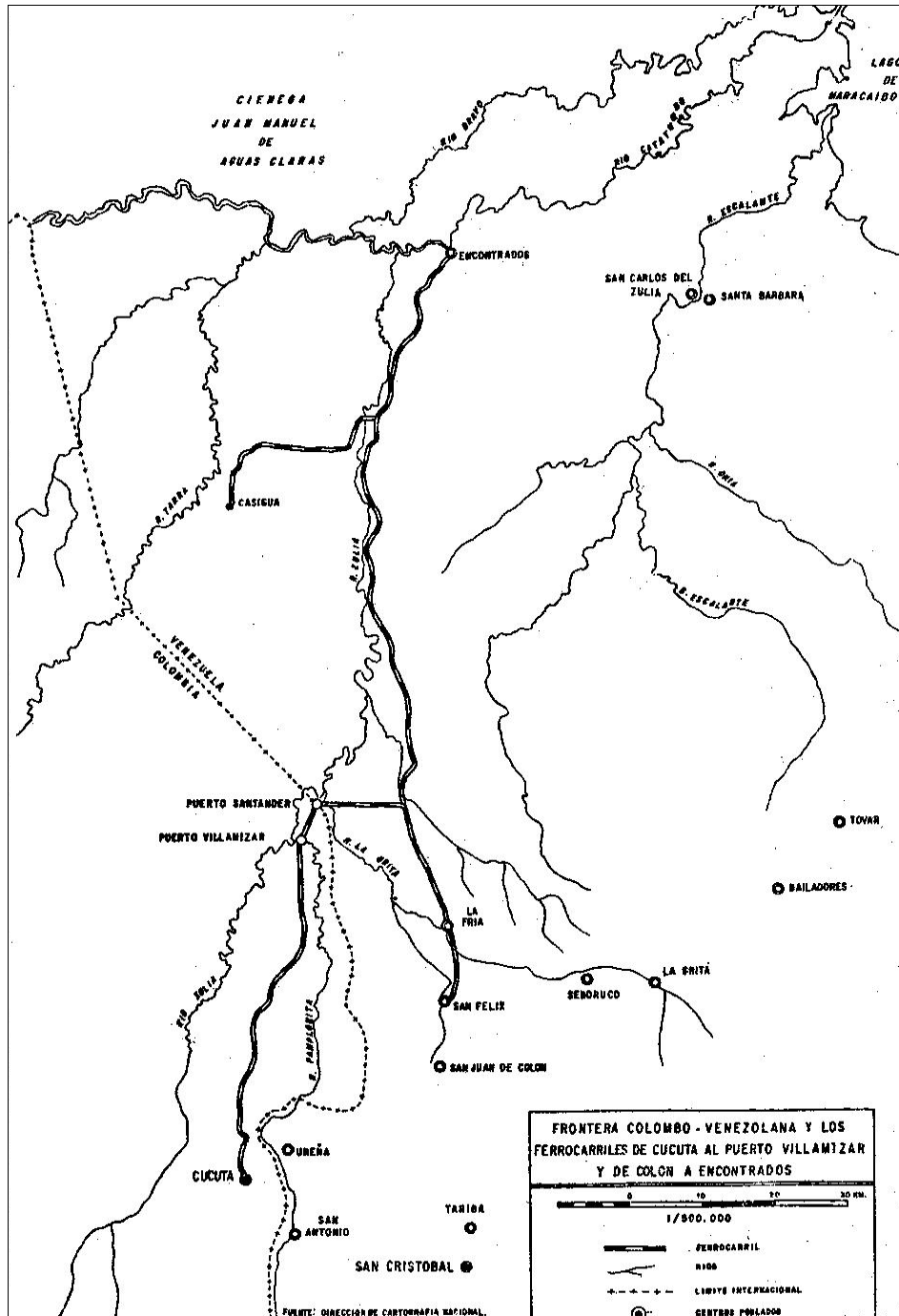
¹⁰⁷AGN. Informe del Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta al Ministro de Fomento. Cúcuta: Tipografía Miguel Lazcano C. 1892, p. 7

Inmediatamente el 29 de abril de 1880 mediante la Ley 15 del mismo año, el Congreso de los Estados Unidos de Colombia decretó declarar libres de derechos de importación los materiales, herramientas, utensilios y demás artículos que hubiera que introducirse por la Compañía en el Estado de Santander, con destino a la construcción y servicio del ferrocarril¹⁰⁸. El Congreso Nacional también autorizó al Poder Ejecutivo para ceder a título gratuito a la Compañía los materiales de propiedad nacional que fueran aplicables a la construcción de caminos de hierro y que en ese momento existían en la ciudad de Barranquilla, siempre y cuando no se hubiesen destinado a otra obra de importancia nacional.

También en ese mismo año de 1880 se dio al servicio público el primer tramo de la vía férrea que terminaba en la estación de Altoviento en el kilómetro 19, teniendo en servicio tan sólo dos locomotoras y el poco material rodante que hasta ese momento se había importado de Estados Unidos. Tal como se puede apreciar en el Mapa N° 2 el trazado inicial del Ferrocarril de Cúcuta tan sólo buscaba unir a Cúcuta con Venezuela, a través de la prolongación de la línea férrea hasta el Puerto de Encontrados. Sin embargo más adelante la extensión de las líneas se fue ampliando a medida que se emprendieron otros proyectos.

¹⁰⁸ Ley 15 de 1880. Congreso de los Estados Unidos de Colombia Art 1 y2: En Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos Relativos: Compañía del Camino a San Buenaventura, Ferrocarril a Puerto Villamizar, Ferrocarril a la Frontera y Ferrocarril del Sur. Cúcuta: 1929. p. 53.

ILUSTRACIÓN N° 2: MAPA DE LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA, LOS PUERTOS Y TRAZADOS DE LOS FERROCARRILES FRONTERIZOS



FUENTE: MURGUEY, G. José. Controversia Colombo-Venezolana de la Construcción del Gran Ferrocarril del Táchira. Caracas: Imprenta Nacional, 1988, p 171.

El segundo tramo de la obra fue el más difícil de construir de toda la vía férrea pues requirió de “*fuertes banqueos*¹⁰⁹, *cortes y las cuatro más importantes obras de arte*”. Este tramo se abrió al servicio público el primero de enero de 1884 hasta la estación de Aguablanca en el kilómetro 36 y contaba únicamente con las mismas dos locomotoras para la movilización de pasajeros y vagones.

4.2. EXPROPIACIÓN DE LA COMPAÑÍA DURANTE LA GUERRA DE 1885

Frank Safford argumenta que desde el fin de 1884 se presentó una enredada sucesión del presidente del Estado de Santander que terminó en un alzamiento armado de los liberales radicales contra la nueva alianza bipartidista regional¹¹⁰. La insurrección de los radicales santandereanos se convirtió en el punto de partida de un levantamiento general y pronto la “danza guerrera” fue sacudiendo a los Estados de la Unión; los jefes de la insurrección en Santander, los radicales Daniel Hernández y Fortunato Bernal con ironía combatieron a Solón Wilches, uno de los hombres a quien más temió Rafael Núñez.

En octubre de 1884 tras haberse firmado un tratado de paz entre Wilches y los radicales propiciado por Rafael Núñez, estos lograron ganar las elecciones para la diputación lo que les dio el derecho a elegir el Presidente del Estado. Narciso González un liberal independiente recibió instrucciones de Núñez para entorpecer la asamblea que elegiría al presidente y de esta manera no ceder el poder del Estado de Santander a los radicales.

¹⁰⁹ Nivelación y desmonte de terrenos.

¹¹⁰ BUSHNELL, David. Colombia, una Nación a pesar de sí misma, trad. del inglés por MONTILLA, Claudia. Bogotá: Planeta, 2007. p. 208

Desde el 6 de junio hasta el 31 de diciembre de 1885 en el intersticio de este episodio de Guerra, toda la Empresa cucuteña fue apropiada por el Gobierno Nacional retardando la construcción del último tramo de la vía y entorpeciendo la totalidad de las labores administrativas. El poder ejecutivo teniendo en cuenta que las circunstancias de neutralidad requerían que el gobierno tuviera a disposición el mayor número de elementos para devolver la paz a la Nación, decidió apropiarse de la Compañía férrea arguyendo que era de utilidad pública en esos momentos en que la facilidad de transporte que ofrecía el ferrocarril, sería inmediatamente asumida y vigilada por los empleados del gobierno de acuerdo con las instrucciones que este tuviera a bien transmitir. Para tales fines se hizo uso de la segunda parte del ordinal quince de la Constitución vigente, por el cual se autorizaba la expropiación de cosas y entidades como el ferrocarril¹¹¹.

Se resolvió expropiar temporalmente para el servicio del Gobierno Nacional el ferrocarril en construcción hacia Puerto Villamizar y se procedió inmediatamente a recibir el inventario de la Empresa, sus anexidades y dependencias, asegurándose de la administración y dirección de él, quedando facultado para nombrar o remover empleados y dictar todas las demás providencias que fueran necesarias.

El 19 de Diciembre de 1885 siendo Presidente de la República Rafael Núñez, se firmó un contrato entre el Secretario de Guerra y Marina Felipe Angulo, autorizado por el Poder Ejecutivo y José A. Céspedes a nombre de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, mediante el cual el Gobierno Nacional le devolvió a la Compañía todos sus bienes, libros, documentos y demás objetos que fueron ocupados por los agentes del Gobierno en virtud de la resolución del Poder

¹¹¹ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Resolución sobre expropiación temporal del ferrocarril de Cúcuta, Mayo 27 de 1887. En: Juicio de calumnia del Ferrocarril de Cúcuta. p. 48.

Ejecutivo el 27 de mayo del mismo año¹¹². Así mismo el Gobierno se comprometió a devolverle a la Empresa los elementos que tomó en el tiempo en que tuvo la posesión de la Empresa, a través de la emisión de documentos al portador enviados a la Compañía. Adicionalmente el 2 de enero de 1886 se firmó en Bogotá una adición al contrato del 19 de diciembre anterior, mediante el cual se aclaraba que la devolución de las rentas de la Compañía que el Gobierno había tomado, se harían mediante libranzas al portador por valor de mil pesos cada una que serían de obligatorio recibo en las aduanas de Barranquilla, Cartagena, Cúcuta y en la Administración de sales marítimas de la Costa Atlántica. Por otro lado el Secretario de Guerra ratificó el 2 de enero de 1886 la prórroga concedida por el Gobierno de Santander a la Compañía para la terminación del ferrocarril, comprometiéndose el Gobierno Nacional a cumplir a nombre y por cuenta del Gobierno de Santander, la obligación que este había contraído de entregar a la Compañía el total de las cien mil hectáreas de tierras baldías que le fueron prometidas, con la firma del contrato de adjudicación del privilegio de julio de 1880¹¹³.

4.3 ESTATUTOS DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA

En diciembre 17 de 1886 y tras haber pasado veintiún años desde la fundación de la Compañía del Camino a San Buenaventura, el otrora accionista Dámaso Zapata redactó y puso en consideración de la Junta General de Accionistas el proyecto de

¹¹² A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta Contrato para la devolución de Ferrocarril de Cúcuta, Bogotá, Diciembre 19 de 1885: En Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos Relativos: Compañía del Camino a San Buenaventura, Ferrocarril a Puerto Villamizar, Ferrocarril a la Frontera y Ferrocarril del Sur. Cúcuta. 1929. p. 54-55.

¹¹³ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Contrato por el cual se hacen algunas concesiones a la Compañía del Camino a San Buenaventura, Bogotá, Enero 2 de 1886: En Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos Relativos: Compañía del Camino a San Buenaventura, Ferrocarril a Puerto Villamizar, Ferrocarril a la Frontera y Ferrocarril del Sur. Cúcuta, 1929. p. 55-56.

estatutos para la nueva Empresa ferrocarrilera. En este proyecto Zapata quien en el comienzo había dudado acerca de la idea de construcción del ferrocarril, planteó en primer lugar que se debían derogar los estatutos de la antigua Compañía del Camino aprobados el 13 de diciembre de 1875 y que hasta ese momento habían regido la Empresa para adoptar los nuevos que empezarían a regir a partir de su inscripción en la oficina de instrumentos públicos del Distrito, dejando atrás la razón social de la Compañía Carretera del Camino a San Buenaventura, para adoptar el nombre de Compañía del Ferrocarril de Cúcuta.

La nueva Empresa se conformó con el fin de explotar y administrar el Ferrocarril de Cúcuta por el término de ochenta años, administrar y vender las tierras baldías que el Gobierno Nacional tenía obligación de concederle en virtud del privilegio otorgado, explotar los telégrafos y teléfonos instalados en las extremidades de las líneas férreas, el aprovechamiento de los ramales del ferrocarril y del tranvía, y caminos de ruedas cuya construcción emprendiera la Compañía¹¹⁴.

En sesenta y tres artículos el documento describía detalladamente las bases de la conformación accionaria y del capital de la Compañía, las funciones de la Junta General de Accionistas, de la Junta Directiva, el presidente, vicepresidente, tesorero y el secretario de la Sociedad, así como también daba las pautas para el manejo de las cuentas y la repartición de dividendos a los dueños de acciones de la Empresa.

La Junta General de Accionistas representaba la totalidad de los socios de la Compañía y tomaba legalmente las decisiones en asuntos de su competencia tales como la organización y el gobierno de la Empresa. Esta junta se reunía en caso de que la Junta Directiva lo pidiera o si la gran mayoría de los socios así lo

¹¹⁴ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Proyecto de Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta. Dámaso Zapata. 17 diciembre 1886.

decidía, siempre y cuando en la reunión estuviera representado un capital mínimo de 1.200.000 pesos.

En las reuniones ordinarias del mes de Febrero de cada año la Junta de Accionistas se ocupaba principalmente del financiamiento de la cuenta de gastos de la Compañía del año inmediatamente anterior y de la aprobación, reforma o anulación de todos los actos de la Junta Directiva; por su parte en las reuniones ordinarias del mes de diciembre dicha Junta se ocupaba de asuntos como la asignación de dotaciones a los empleados, la elección de los miembros principales y suplentes de la Junta Directiva, del tesorero y el secretario de la Compañía para el periodo siguiente; también era la encargada fijar el presupuesto con que disponía la Junta Directiva para la administración de la Empresa en cada año y de ocuparse de los asuntos no previstos ni atribuidos con especialidad a la Junta Directiva.

Por su parte la Junta Directiva que estaba compuesta por cinco miembros principales e igual número de suplentes que eran elegidos por mayoría absoluta de votos, de entre los dueños de títulos o sus representantes legales. Esta Junta establecía las directrices económicas que tenían que seguir las oficinas de tesorería y secretaría que eran de estricto cumplimiento de todos los empleados y agentes de la Compañía. De igual forma los directivos discutían y votaban las resoluciones emanadas del Presidente de la Compañía y hacían la elección de los empleados, y el personal administrativo cuyo nombramiento no estuviera atribuido a la Junta de Accionistas.

En la Empresa las funciones más importantes recaían sobre su Presidente puesto que durante todo el año debía cumplir con una extenuante agenda de la cual

dependía, en gran parte la correcta marcha de la Compañía¹¹⁵. Este representaba a la Compañía en todos los actos públicos y privados expresando la opinión de todos los socios y llevando su voz, firmaba en su nombre y nombraba los apoderados o sustitutos cuando lo veía conveniente. También debía aceptar a su nombre las obligaciones que la Compañía contraía cumpliendo con ellas por los medios legales, por supuesto expedía los títulos, certificados y demás documentos que tenía que emitir las Sociedad; examinaba las cuentas, balances, cuadros y demás documentos formados por la secretaría y la tesorería, y les daba el visto bueno para aprobados, les estampaba su nombre y los autorizaba con su firma. Visitaba la tesorería en los primeros diez días de cada mes para examinar detalladamente las cuentas y verificar los fondos que debían existir en metálico y otros valores en especie; hacía un tanteo de la caja y practicaba otras visitas semejantes siempre que así lo creyera conveniente; presentaba a la Junta General y a la Junta Directiva en su oportunidad, los presupuestos de rentas, gastos para la administración y conservación de la obra del camino con sus dependencias, junto a todos los trabajos que llegaran a ejecutarse por cuenta de la Empresa. A dichas juntas debía entregarles los informes en que se manifestara claramente la situación de la Compañía, indicando todas las medidas y haciendo todas las observaciones que estimara provechosas para los intereses de la Empresa.

Otra de las importantes funciones del Presidente de la Compañía era visitar la vía férrea y las bodegas en Puerto Villamizar por lo menos dos veces al año, para estar al tanto de las obras, cerciorarse del estado de las vías o de cualquier otro imprevisto que afectara el tránsito de los carros o el almacenamiento de mercancías; desde luego era el directo encargado de conceder licencias hasta por sesenta días a los empleados y agentes de la Compañía, y de nombrar interinos de aquellas cuando ocurriera una vacante; daba cuenta y razón a las juntas que

¹¹⁵ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Proyecto de Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta. Dámaso Zapata. 17 diciembre 1886. Artículos 34 -37.

presidía de todas las resoluciones que dictaba, siendo remplazado por el vicepresidente únicamente en casos de su falta absoluta o temporal asumiendo este, el pleno ejercicio de sus funciones.

En total en el Presidente de la Compañía recaían las funciones más importantes detalladas en los estatutos que le exigían un altísimo grado de responsabilidad, un importante compromiso con la Empresa y demandar un elevado uso de las facultades mentales y físicas por cuanto las exigencias eran de diversa índole. Quizás esta pudo haber sido una de las razones por las cuales algunos de los presidentes electos, desistían de ocupar el cargo o lo abandonaban antes de terminar el periodo para el cual había sido elegido.

En cuanto al tesorero tenía a su cargo el recaudo de las cuentas que le adeudaban a la Empresa y el pago a los acreedores de la misma, llevaba la contabilidad y aseguraba el manejo de los fondos de la Compañía según lo estipulado por la junta general de accionistas. Para la elección del tesorero debía tenerse en cuenta que el candidato tuviera un respaldo suficientemente amplio en dinero o bienes que demostraran que su vínculo con la Compañía iba más allá de los intereses económicos y para tal caso se le exigía al aspirante firmar un contrato notarial en el cual hipotecaba sus bienes a cambio del manejo de los fondos de la sociedad, complementando la transacción mediante la firma y el compromiso de dos fiadores que lo respaldaran en caso de algún desfalco en el manejo de los recursos. Sin embargo José Agustín Berti, uno de los socios que ocupó tiempo después la presidencia de la Compañía afirmó que el cargo de tesorero parecía más una ocupación ficticia puesto que el manejo de los recursos estaba realmente a cargo de la Junta General de Accionistas y no del tesorero.

El secretario general tenía a su cargo el manejo de la contabilidad de los bienes y rentas de la Compañía, de acuerdo con las prescripciones legales establecidas en el Departamento, a las disposiciones establecidas por la junta directiva y el presidente de la Sociedad.

Al final de cada trimestre la Junta Directiva o el Presidente de la Compañía teniendo en cuenta las ganancias del periodo, disponían si se repartían dividendos a los socios a prorrata de sus acciones, o se hacía uso de los fondos para suplir necesidades más apremiantes. Para ello se restaban de los ingresos del trimestre los egresos de ese mismo periodo y se le sumaban cuatro mil pesos que se reservaban en la caja para los gastos del siguiente trimestre, menguando con esto la posibilidad de escases de recursos o endeudamiento por una u otra causa en el siguiente periodo contable. En el caso de haber recursos suficientes para repartir dividendos, estos se cubrían por medio de cheques a órdenes giradas por el presidente de la compañía a cargo del tesorero y a favor de cada accionista o su apoderado.

La Junta Directiva distribuía el presupuesto de gastos trimestrales, de tal manera que los gastos del periodo no excedieran la cuarta parte de los gastos esperados para el año, con el fin de evitar los déficits en la contabilidad; en otras palabras no se gastaba en un trimestre más de lo calculado para cada uno de los cuatro trimestres del año. Así mismo los empleados cuyo nombramiento correspondía hacer a la Junta General, duraban en el ejercicio de sus funciones todo el año para el cual habían sido elegidos y el resto del personal y agentes de la Empresa duraban en sus cargos durante el tiempo de buen desempeño de sus labores.

4.4 JUICIO DE CALUMNIA CONTRA EL GENERAL DOMINGO DÍAZ

A diferencia de las escasas aproximaciones que sobre esta Empresa se han adelantado, las situaciones que se presentaron apuntan en señalar que las relaciones al interior de la Compañía no eran lo suficientemente transparentes y amistosas entre algunos de los socios como podría llegar a pensarse. En la Empresa concurrían una variedad de intereses económicos, políticos, familiares y personales que desencadenaron conflictos entre los accionistas, socios y personajes de la vida pública de la región.

Uno de los casos más trascendentes sucedió en ese mismo año de 1887 cuando el General Domingo Díaz quien había sido fundador, jefe de obras y directivo de la Compañía del Camino, dirigió una carta al entonces Presidente de la Compañía del Ferrocarril don Enrique Morales, carta que también fue publicada por alguno de los periódicos de la ciudad en la que Díaz acusaba a dicho Señor, entre otras cosas de que en una subasta que se había programado de veintiséis títulos de la Compañía del Ferrocarril acaecida el 25 de enero del mismo año, se había simulado el remate de dichas acciones con el perverso fin de usurpar riquezas a la Sociedad empresaria¹¹⁶. También acusaba a dicho Señor Morales de haberse confabulado con tres de los principales miembros de la Junta Directiva para obtener a un irrisorio precio, parte de los títulos que la Junta General de Accionistas había confiado para su venta a la buena fe del Presidente; supuestamente en las oficinas de la Compañía el día de la subasta y en presencia de algunos miembros principales de la Junta Directiva, se acordó el reparto de dichas acciones sin la previa publicación de la subasta y el consentimiento del Presidente de la Junta de Accionistas que exigía los estatutos de la Sociedad; de

¹¹⁶A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Contestación que da Enrique Morales a la carta de Domingo Díaz. Periódico "El Recopilador" Número 200. Bogotá: Imprenta la Luz, 1887. p. 14.

igual forma don Domingo Díaz apuntó que algunos ciudadanos de la plaza habían querido acceder al remate de las acciones en cuestión ofreciendo un alto precio por ellas, pero los miembros de la Directiva les habían impedido participar de dicha transacción.

A todo esto el señor Díaz agregó que después de terminado el remate el señor Alberto Estrada que también era socio de la Empresa, propuso hacer un segundo remate en casa del señor Julio Vale entre los individuos que se habían repartido las acciones, para ver en definitiva quién se quedaba con ellas y dividirse la utilidad producida. Como prueba de las acusaciones hechas a la Junta Directiva, Díaz adicionó que el señor Francisco de Paula Barroso, miembro principal de la Junta Directiva y quien no hacía parte del oscuro convenio, no había logrado subastar ningún título de la Compañía que quería para heredárselo a uno de sus pequeños hijos.

La respuesta del señor Enrique Morales a las airadas acusaciones públicas de don Domingo Díaz no se dejó esperar. En el periódico el Recopilador expuso detalladamente las objeciones a tan graves acusaciones e inicialmente dijo que el remate de dichos títulos no había sido simulado puesto que había emitido un acta por medio de la cual se citaba a todas las personas que tomaron parte de ella, haciendo la publicidad necesaria para tales fines y garantizando plena libertad para realizar las pujas. También desmintió que Él se hubiera confabulado con algún miembro de la Junta Directiva para obtener las acciones a bajo precio, puesto que había hecho la publicación de la subasta el 14 de marzo de 1887 donde anunciaba la venta de dichos títulos.

Hay que tener en cuenta tal como lo expuso el señor Morales en su momento, que para ese momento los títulos de la Compañía no tenían una cotización en el mercado de Cúcuta ni en los del exterior, puesto que desde que se empezó a construir el ferrocarril hasta marzo de 1887, no se había repartido ni un centavo de dividendos, por lo tanto nadie sabía lo que le correspondía anualmente por cada acción y que era la razón que fijaba el precio real de cada acción. Hasta ese momento el precio de los títulos dependía casi exclusivamente de la necesidad que tenía cada uno de sus dueños de venderlos, del nivel de confianza en la obra y la Compañía y su “halagüeño” porvenir.

En su defensa el señor Morales también adujo que quienes pensaban que la sociedad y el comercio de Cúcuta se congratulaban con la presencia del general Domingo Díaz dentro de la Compañía, debían tener en cuenta el hecho singularísimo de que las acciones del Ferrocarril de Cúcuta habían subido de precio rápidamente, en el momento en que el señor Díaz había abandonado la presidencia de la misma.

Morales también calificó a Díaz como la persona más “perniciosa” que había tenido la Empresa del Ferrocarril, según éste, porque en el año 1877 cuando Díaz era presidente de la Empresa Carretera y dueño de algunos títulos, y se debatía en aquel tiempo los medios para hacer posible la construcción del ferrocarril mediante el empleo de los fondos provenientes de la explotación del camino carretero, dicho señor había vendido a los enemigos de la Empresa los títulos que poseía y se había presentado luego, ya sin ser accionista a presidir las juntas generales, hecho que fue aprovechado por la oposición para poner en peligro la construcción de la vía férrea.

Morales argumentó que con estas acusaciones el señor Domingo Díaz fraguaba una venganza, puesto que por causa de la Guerra Civil que había sufrido el país en 1885, el Gobierno Nacional había expropiado temporalmente la Compañía provocando que esta demostrara gran interés en la elección del presidente para el año 1886. Al fin de varias rondas de votación acontecidas en las oficinas de la Empresa, se había convenido que el presidente de la Empresa fuera el mismo señor Díaz, ya que por su calidad de ciudadano venezolano no podía ser sospechoso de rebeldía para el Gobierno Nacional.

En diciembre 19 de 1885 se firmó un contrato entre el Gobierno y el abogado de la Compañía para la devolución de la Empresa y desde el 1 de enero de 1886 le fue restituido el ferrocarril; Díaz tenía que concluir las obras del ferrocarril junto al Ingeniero Juan Nepomuceno González Vásquez Director de Obras, pero el ahora Presidente le puso trabas a González para continuar con la dirección científica de la Sociedad no pagándole los sueldos pasados que se le adeudaban al Ingeniero de la Empresa. Luego afirmó Morales que el señor Díaz se propuso impedir la aprobación del contrato de devolución del tren a la Compañía, “sintiendo pesar por el Gobierno” y pretendiendo buscar algún pretexto para que este lo expropiara de nuevo.

Morales logró comprobar con los respectivos documentos que la subasta de los títulos había si fue aprobada por la Junta General de Accionistas y por el personero municipal el 15 de febrero de 1887. Al final de tan tedioso proceso en los tribunales y en las juntas de la Sociedad, don Domingo Díaz tuvo que abandonar la presidencia de la Compañía por la pérdida de confianza que causó en los socios y por las repetidas censuras que la Junta General falló en su contra.

En reacción a tan tajante resolución el 16 de octubre de 1886 Díaz publicó en un folleto su respuesta, desahogándose en especial contra los señores José Agustín Berti, Juan Nepomuceno González Vázquez y Enrique Morales; el primero representaba 300 títulos de su tío Francisco Berti y llevaba ocupando los últimos cuatro años el cargo de tesorero de la Empresa, siendo calificado por los mismos socios como un hombre honrado, de gran reputación y un gran espíritu filántropo. Posteriormente el 16 de diciembre de 1886 don Domingo Díaz abandonó la presidencia y se encargó de la Compañía al Vicepresidente el señor Luis A. Gandica.

La Compañía en una actitud reivindicadora reconoció las inigualables cualidades del ingeniero Juan Nepomuceno González Vázquez quien por tantos años había cumplido las funciones de Ingeniero y Director de Obras de la Compañía, y concluyó que *“sin su incontrastable constancia, sin su método, sin su talento, sin su rígida integridad, esta obra tal vez no se hubiera llevado a cabo”*.

Estos acontecimientos junto a la petición que don Enrique Morales le hizo a Díaz de devolver un informe de la Compañía que este se había llevado para publicarlo, colmaron la cólera de Díaz que se dio a la tarea de buscarle lunares a la Junta Directiva “muy a su sabor”, tratando de hacer creer al Gobierno y a la sociedad que los miembros de la Empresa eran revolucionarios y malversadores de los intereses de la Compañía. Estas opiniones llegaron a oídos del redactor y propietario del periódico “El Recopilador”, don Nicolás Pontón quien desde el caserío de Chinácota recibió las denuncias de un corresponsal que a su modo las

acomodó en contra de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta y fueron publicadas en la edición del 4 de febrero de 1887¹¹⁷.

En dicho periódico se afirmaba que meses antes había llegado desde Bogotá el exgeneral José María Ruíz y había pasado por los pueblos diciendo que traía comisión del Directorio Radical para proponer y llevar a efecto la unión liberal; que en muchos lugares había sido recibido por los radicales y muchos independientes que apreciaron su discurso, especialmente los de Cúcuta donde se ofrecieron grandes obsequios al comisionado y celebraron varias juntas hasta las cuales habían asistido algunos militares del batallón veintiuno, comandados por jefes tan leales como el General Valeriano Andrade y el comandante Arturo Vanegas.

La publicación culpaba a la Compañía del Ferrocarril de haber perpetrado la revolución de 1884, puesto que en ese momento sospechosamente había aumentado el personal a más de mil hombres entre empleados y peones, todos ellos enemigos del Gobierno y que formarían una base más temible que la que tuvieron los rebeldes de estos pueblos en la última guerra.

La publicación también aseveraba que el Consejo Municipal de Cúcuta y la Compañía de Ferrocarril, las dos ricas entidades de la región y de poderosa influencia en todos los pueblos habían convocado a una junta en el Distrito

¹¹⁷ El Recopilador, periódico cucuteño que en la edición número 183, del 4 de febrero de 1887 publicó una carta de un corresponsal de Chinácota en la cual se hacía varios cargos a la Compañía del Ferrocarril, entre otros se le imputaba la responsabilidad de la revolución de 1884; de haberse unido al Consejo de Cúcuta para fraguar una nueva revolución la cual había pasado de ser la categoría de proyecto a ser un hecho. También se le acusó de haberse confabulado con los enemigos del gobierno y ser responsable de la consecución de un empréstito en el exterior de 750.000 pesos para proveer de fondos a la revolución; de juntar revolucionarios en distintas poblaciones del Departamento de Santander y en Venezuela, de recolectar armas y enganchar soldados so pretexto de conseguir peones que trabajaran en el camino.

fronterizo de Rubio (Venezuela) en donde residían muchos radicales emigrados, entre ellos el Doctor Foción Soto que había sido el alma de la Revolución de 1876 y el mismo que había dirigido el combate de “Las Rojas”.

Adicionalmente señaló el corresponsal que el señor Presidente de la Provincia no contento con todo lo que había hecho para cumplir sus compromisos con la visión liberal entregando en manos de ella la suerte de estos pueblos, llamó al exgeneral Salvador Vargas y al excoronel Pedro Meneses, que tanto se habían distinguido por sus fechorías en la Revolución, para celebrar con ellos el contrato de construcción del camino de Cúcuta a Pamplona, el cual no tenía otro objetivo que alistar soldados para la nueva campaña, porque a todos los hombres que llamaban para el trabajo del camino les ponían la condición de servir no sólo para el trabajo, sino para lo demás en que se les ocupara y al que no aceptara esta condición no se les admitía como peón. Agregó que los radicales debían de estar muy satisfechos con todo cuanto venían haciendo y las grandes esperanzas que tenían en que los apoyaría decididamente para el desarrollo de todos sus planes, el General Guzmán Blanco, entonces Presidente de Venezuela y el General Alvarado que había sido restablecido en el Gobierno del limítrofe Estado de los Andes y que según Díaz, era enemigo declarado de la Regeneración colombiana y protector de los rebeldes de la última guerra nacional, y quien se había atrevido a publicar en la prensa venezolana algunos planes en contra de Gobierno colombiano vigente favoreciendo la reconstitución de la antigua Colombia.

Fueron citados a declarar a favor del periódico a los generales Leonardo Canal y Valerio Andrade, junto a los señores Antonio Martínez y Miguel Jerónimo Canal porque supuestamente todos ellos habían tenido información acerca de las andanzas de los miembros de la Compañía involucrados en la supuesta conspiración, con el fin de comprobar con hechos que se hubiese cometido algún

delito. Leonardo Canal declaró *“haber recibido correspondencia de personas respetables y dignas de todo crédito, residentes en la Provincia de Cúcuta y Pamplona de que los hechos de que se habla en las referidas publicaciones son ciertos y de pública notoriedad en aquella Provincia”*¹¹⁸.

Por su parte Miguel Jerónimo Canal declaró que le constaban con toda evidencia la exactitud de los hechos y que *“la alarma producida en aquellas provincias por la connotación de los hechos referidos, lejos de haber disminuido, aumentan cada día y especialmente en los actuales momentos, por la circunstancia de haber aparecido en la ciudad de San Cristóbal del Táchira, República de Venezuela, que dista a pocas leguas de la Provincia de Cúcuta, un periódico titulado La Federación redactado por colombianos que tomaron parte activa en la pasada rebelión contra el gobierno de esta República, y el cual periódico no contiene una sola línea que no vaya encaminada a denigrar al Gobierno de Colombia, y a promover así a su desprestigio, aunque desde luego por medio de acusaciones injustas y calumniosas”*.

En cuanto a los testimonios de los señores Valerio Andrade y Antonio Martínez, el señor Juez determinó que por no haber presenciado ningún hecho, sus testimonios no probaban nada y que por tanto únicamente se lanzaban al campo de las conjeturas, dedicándose a expresar sus opiniones y sacar las deducciones que el mismo hecho les sugería.

La justicia concluyó que dichos testimonios no comprobaban el delito de rebelión, traición, motín y desorden público de los que se acusaba a los dirigentes de la Compañía, puesto que los testigos declaraban por lo que se les había referido y

¹¹⁸ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Juicio de calumnia contra Domingo Díaz, p. 55.

ninguno por lo que había presenciado, y no bastaba únicamente la naturaleza de las opiniones de los directivos de la Empresa, sus antecedentes en la última guerra y los testimonios de los testigos presentados para culparlos, sino que era preciso comprobar las acusaciones con hechos específicos¹¹⁹.

Después de haber demostrado ante el Tribunal Superior del Distrito Judicial del Departamento de Cundinamarca, que las acusaciones del general Domingo Díaz eran fruto de sus discordias irreconciliables con la Junta General de Accionistas y algunos de los directivos de la Empresa, y que por tanto la publicación del Recopilador se basaba en rumores infundados, don Felipe Silva abogado de la Compañía expresó públicamente...

“cansados como estamos de revoluciones; viejos como somos y llenos de experiencia en los negocios políticos del país, en los cuales hemos tomado desde niños, la parte que nuestra humilde posición nos ha permitido, y no teniendo en aquellos negocios otro interés que el de servir lealmente a la república, nos creemos en la ineludible obligación de secundar los patrióticos esfuerzos que hacen nuestros buenos amigos de Santander y Boyacá, que están presenciando de cerca las cosas, a fin de evitar nuevos trastornos y de procurar que la prometida Regeneración no se quede en proyecto”¹²⁰.

Palabras que con algún tono de sinceridad buscaban sosegar los ánimos entre las partes involucradas y de paso, manifestarle al Gobierno la poca o nula intensión de los socios de la Compañía de entrar a participar de estrategias ideadas para desestabilizar la Nación o entorpecer la agenda política del Estado.

¹¹⁹ Todos narraban los juicios, las conjeturas acerca de los sucesos por los que se acusaba al Presidente de la Empresa y ninguno comprobaba el delito por el cual se estaba adelantando el juicio.

¹²⁰ SILVA, Felipe. Juicio de calumnia promovido por la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta contra el Director y Redactor de “El Recopilador”, Bogotá, Mayo 14. 1887, p. 11.

4.5. LLEGADA DEL FERROCARRIL A LA CIUDAD DE CÚCUTA Y APERTURA TOTAL DE LA VÍA

Tan pronto como la Compañía empezó sus actividades el 23 de mayo de 1887, fue suprimido el derecho de peaje que se cobraba por el uso del camino al Puerto de San Buenaventura y se fijó el cobro del transporte por el ferrocarril de acuerdo con contrato firmado. Pero debido a que aún faltaba adecuar gran parte de la infraestructura para dar un óptimo servicio a los ciudadanos, la Junta Directiva fue autorizada por la Junta de Socios para bajar el precio del transporte y cobrar dos y medio centavos en moneda de plata por kilogramo transportado hasta el mes de diciembre de 1888.

Durante 1887 el tren había rodado en total 303 veces de Cúcuta al Puerto Villamizar y halado 1489 vagones sobre la vía a una velocidad promedio de 22 Km/h. La Compañía inició su actividad sobre el recorrido completo con cinco locomotoras, dos vagones de primera clase, cuatro vagones de segunda clase, dieciséis vagones cubiertos para carga, dos vagones descubiertos para transportar animales, dos góndolas, cinco plataformas grandes y seis pequeñas, catorce carros para el movimiento de tierras de las obras y un carro de mano necesario para el transporte a cortas distancias; en fin un total de cincuenta y siete piezas rodantes empezaron a recorrer la región.

La meta de los socios era ampliar el material rodante a otros dos vagones de primera y segunda clase con los vehículos que se construían en los talleres de la Empresa y que estaban a espera de algunas piezas y repuestos encargados a New York. También se habían pedido a esta ciudad las piezas de herrería, carpintería, grasas para vehículos, las piezas de hierro para los techos de la estación, todo el herraje para las puertas y ventanas, y las planchas de zinc para

los talleres. Hasta el 31 de diciembre de 1887 y según los registros se había gastado en la construcción del ferrocarril 1.632.213,17 pesos.

Al finalizar 1887 se habían construido 3.776 metros de superestructura, es decir el recorrido de rieles que llegaba a cada estación desde la vía central; se construyeron algunas murallas de protección y terraplenes para fortalecer los terrenos por donde pasaba el tren; se desvió el cauce de algunas quebradas, se construyeron seis tambos o alojamientos que fueron utilizados para parquear los carros del tren, depositar las cargas del comercio y albergar los obreros de la Empresa¹²¹.

Inicialmente las interrupciones del tráfico por las vías férreas eran frecuentes debido principalmente a los daños causados por el fuerte invierno que arrasaba las débiles estructuras de los puentes de madera y causaba grandes derrumbes sobre la vía, la escasez de empleados capacitados para operar las máquinas, la impericia y el descuido de los maquinistas que causaban el descarrilamiento de las locomotoras y vagones, y el choque con animales que por la falta de cuidado de sus dueños terminaban aplastados sobre los rieles¹²².

En enero de 1888 el Presidente de la Compañía Luis Antonio Gandica presentó el primer informe oficial a la Junta General de Accionistas en el que comunicó que desde mayo del año anterior se había abierto al tránsito provisional de toda la

¹²¹ *Ibíd.*, p. 18

¹²² Son numerosos los casos que se encontraron en las fuentes en que los dueños de caballos, burros, vacas y gran variedad de animales, pedían indemnización a la Compañía de Ferrocarril por el atropellamiento de sus ganados, desafortunadamente desde un principio la Empresa optó por no aceptar más reclamos arguyendo que los ejemplares se encontraban invadiendo terrenos cercados con alambre que eran propiedad de la Compañía.

línea y se había adaptado temporalmente para la estación principal de Cúcuta una casa que se le compró al Gobierno del Departamento.

Se concluyeron las obras del ferrocarril en el mes de junio de 1887 justo en el mes en que se vencía el plazo estimado para la entrega oficial de toda la obra, ya se tenía ya programado dictar los reglamentos definitivos y expedir las disposiciones necesarias para la explotación de los trenes y la conservación de las vías, mientras tanto las obras avanzaban y se estaban terminando de adecuar las instalaciones de la Empresa.

En la estación central Cúcuta ya estaban levantadas las paredes a dos tercios de su altura y se tenían todos los materiales listos para terminar la obra, a los señores Mínlos - Brüer se les compró la casa que sería destinada para las oficinas de la Compañía en la ciudad.

ILUSTRACIÓN N° 3. FOTOGRAFÍA DE LA ESTACIÓN PRINCIPAL CÚCUTA DEL FERROCARRIL



Sin embargo la preocupación de los directivos en ese momento recaía en el mal estado en que se encontraban las bodegas de Puerto Villamizar y algunos tramos de la vía destruidos por las intensas lluvias que en esos meses continuaron azotando la región, razón por la cual se pusieron a disposición 560 obreros diarios¹²³ que debían agilizar la conclusión de las obras y la composición de las vías. Igualmente se debía concluir la infraestructura adecuada para el cargue y descargue de mercancías, instalando las romanas necesarias para comprobar los pesos de las cargas, acondicionando las salas para recepcionar los pasajeros, las bodegas y tambos para albergar las mercancías, recomponiendo las casas del telégrafo, construyendo los corredores de los talleres para la reparación de las máquinas y sus cuartos de herramientas; haciendo las reparaciones de las puertas, los muros, los entablados, techos y pisos de las casas compradas¹²⁴. Aún así faltaba construir las líneas de los trenes que comunicaban a las bodegas con los muelles y los desvíos, y los cambios simétricos para facilitar la rotación de las máquinas sobre la misma vía.

Para esta fecha ya se habían tendido 37.817 metros de cable para la implementación del servicio del teléfono y el telégrafo que se la había concedido igualmente a la Compañía. Las maderas utilizadas para la construcción de las obras y la composición de las edificaciones de la Compañía se extraían casi totalmente de las selvas cercanas y tenían que ser haladas y conducidas en carros de bueyes y mulas hasta la carpintería de la Empresa.

Imponentemente el 6 de febrero de 1887 y con varios años de retraso entró por vez primera una locomotora al extremo Norte de Cúcuta, hacía una estación

¹²³ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a la Junta General de Accionistas. Cúcuta: Tipografía Miguel Lascano, 1888, 6

¹²⁴ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a la Junta General de Accionistas. Cúcuta: Tipografía Miguel Lascano, 1888, p. 14

provisional que se había construido para tal propósito. Desde ese momento se decidió emitir cuatro acciones nominales de cien pesos, por cada una de las antiguas acciones al portador que fijaban el capital de la nueva empresa en 1.800.000 pesos, de los cuales 600.000 le pertenecían al Cabildo de la Ciudad tal como estaba estipulado en el contrato primitivo.

Con el consentimiento de los gobiernos nacional y departamental, el 21 de abril de ese año se formaron los nuevos estatutos que regirían el funcionamiento de la ahora Compañía ferroviaria del Nororiente colombiano.

En el año 1887 y debido a las cuantiosas deudas que la Compañía había adquirido para llevar a cabo la construcción de la vía férrea, la Junta General se vio en la obligación de contratar un empréstito en Londres con el objetivo de cancelar 153.907.90 pesos que había contraído anteriormente con varias personas y casas comerciales de Bogotá y Cúcuta, y repartir el resto entre los accionistas de la antigua Compañía del Camino que habían venido dejando las utilidades del transporte para ser destinadas a la construcción del ferrocarril. Se le concedió el poder al señor Clímaco Vargas para llevar a cabo la negociación con la casa "*The River Plate Trust Loan and Agency Company Limited*" bajo las siguientes condiciones: en primer lugar se debía entregar 4064 títulos (primitivos o antiguos) de la Compañía para ser adjudicados a diferentes casas comerciales y personas en Londres, el empréstito debería ser contratado por un valor de £120.000 (libras esterlinas), representados en bonos al portador de £100 cada uno a un plazo de 25 años para la amortización o pago total de la deuda.

Se debía firmar como garantía de cumplimiento de la obligación, la hipoteca total de la Compañía, de todas sus propiedades y anexidades por el tiempo que durara

la deuda a un interés del 6% anual¹²⁵. De esta forma si la Empresa incurría en la mora del pago de los intereses o el capital del préstamo, se daba la posibilidad de que los capitalistas ingleses adquirieran legalmente la propiedad total de los activos de la Compañía.

Una vez terminadas las negociaciones del empréstito y firmadas las escrituras de hipoteca de la Compañía, se pagó la totalidad de la deuda que tenía la Empresa en Bogotá y con el dinero sobrante se repartió a cada uno de los dueños locales de los 4.500 títulos antiguos £20 libras esterlinas, 5 chelines y 11 peniques.

Finalmente el tráfico de toda la línea se dio al servicio público en mayo de 1887 pero la culminación oficial de la obra se verificó hasta el 30 de junio de 1888, fecha que estaba estipulada en la prórroga del privilegio para finalizar la construcción, incluyendo la gran estación terminal del ferrocarril.

El costo total de la obra y de sus anexidades al cerrar la cuenta de construcción el 30 de junio de 1888 fue de 2.132.341.91 pesos, cifra que a simple vista parece elevada de acuerdo con el número total de kilómetros construidos en la época, sin embargo hay que tener en cuenta que en la suma total estaban incluidos los 450.000 pesos del total del capital de la carretera a Puerto Villamizar, los onerosos intereses que adeudaba la Compañía a los pequeños prestamistas que la solventaron en los momentos de difícil consecución de créditos en el extranjero y que arrojó un gran total de 741.795.61 pesos cifra que aumentó la cuenta de construcción.

¹²⁵ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del presidente al Ministro de Fomento. Tipografía Miguel Lazcano C. Cúcuta: 1892. p. 8

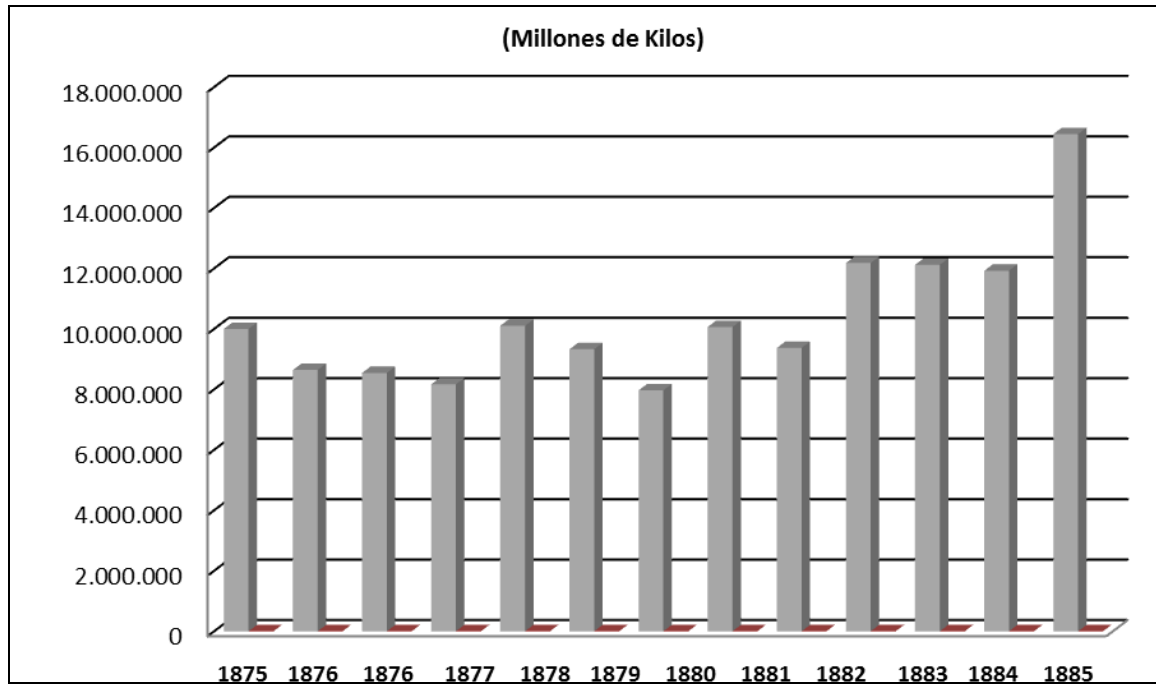
Ya en varias ocasiones se había intentado conseguir el crédito en el exterior pero todos los esfuerzos fracasaron y fue tan sólo cuando el éxito de la Compañía parecía ser evidente que se logró conseguir en Bogotá el préstamo gracias a la gestión de don Francisco Soto Villamizar¹²⁶.

Desde que se inició la construcción del ferrocarril por la vía del camino el movimiento de cargas tanto de importación y exportación empezó a evolucionar, el aprovechamiento del camino carretero y las comodidades que prometía el ferrocarril se manifestó en un aumento de los cultivos de café y otras especies, y en el movimiento de cargas extranjeras pues prácticamente todos los productos elaborados como aceites, herramientas, vestimentas, lujos, algunos alimentos y licores provenían del extranjero.

En el Diagrama N° 1 se puede apreciar la evolución del tráfico por la vía a Puerto Villamizar desde que empezaron las obras del ferrocarril. Durante los primeros años de su construcción el movimiento de cargas se mantuvo estable debido a que la vía se fue abriendo obligatoriamente a medida que se terminaba la construcción de un tramo de dieciocho kilómetros como mínimo, de tal manera que no se podían utilizar la ferrovía para movilizar cargamentos en cortas distancias. Hasta 1881 se movilaron en promedio entre nueve y diez millones de kilos de carga desde y hacia el exterior, pero a partir de 1882 el movimiento logró alcanzar los doce millones de kilos gracias a que el cultivo del café en la región proyectado desde la década de 1870 venía creciendo considerablemente. La Guerra interna de 1885 se presentó junto cuando la Compañía del Ferrocarril había logrado el tope máximo en el total de carga transportada.

¹²⁶ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del presidente al Ministro de Fomento. Tipografía Miguel Lazcano C. Cucuta: 1892. p. 9.

GRÁFICO N° 2: TRÁFICO TOTAL DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES POR EL PUERTO DE VILLAMIZAR ENTRE 1875-1886



FUENTE: Elaborado por el Autor a partir de los datos tomados de las fuentes consultadas.

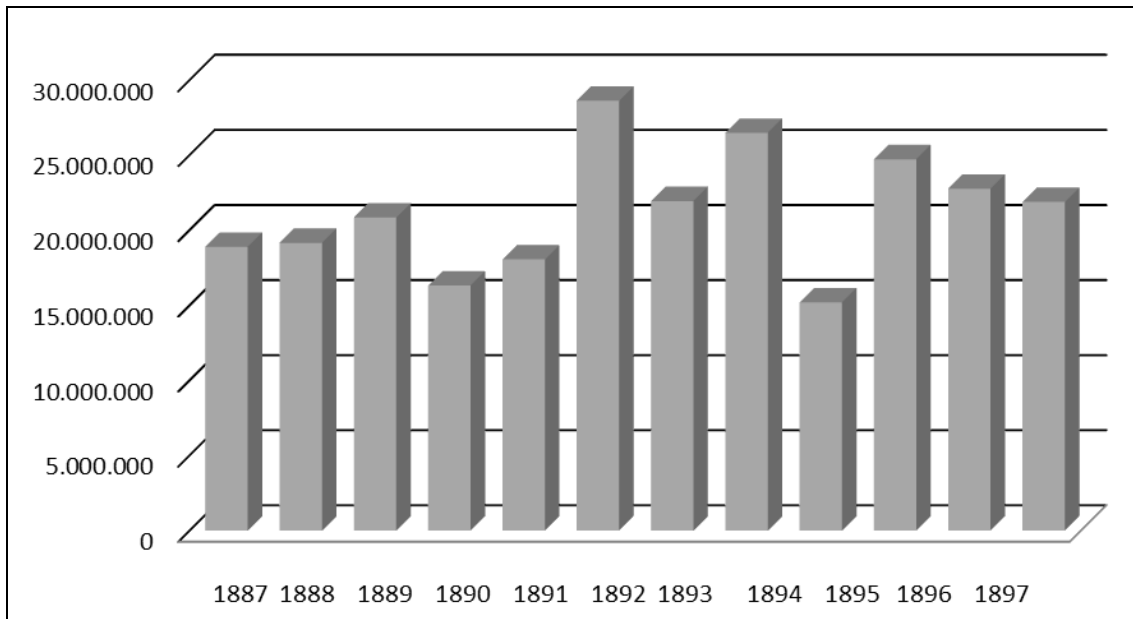
Sin embargo aunque en la Guerra de 1885 toda la Compañía fue apropiada por el Estado, el tráfico continuó creciendo continuamente. El impulso que había tomado el comercio entre Cúcuta y Maracaibo parecía ser más fuerte que las rencillas políticas que enfrentaban a la Nación. Muestra de ello fue que entre 1885 y 1892 se logró transportar por la ruta hacia el Puerto un promedio 28.600.000 de kilogramos, tanto de comercio exterior como de viveres y maderas producidos en la región.

La estrategia del Gobierno y de la Compañía de entregar baldíos a quienes se atrevieran a construir sus ranchos y formar caseríos a lo largo de las carrileras parecía estar funcionando. El fuerte incremento en el tráfico por el ferrocarril se debía en gran medida a los nuevos cultivos que hicieron los pobladores del caluroso valle de productos que podían llevar a la ciudad.

Pese a que en la información hallada hasta el año 1885 no se discrimina qué tanto de esta cantidad de cargamentos lo aportaba el café, el estudio de Junguito da cuenta que un promedio de unas 100.000 cargas de 60 kilos anuales fueron transportadas por la ruta hacia Puerto Villamizar, es decir unos 6.000.000 de kilogramos de café.

Hasta fines del Siglo XIX el movimiento de carga por la ruta a Puerto Villamizar creció significativamente y se pasó de exportar 16.000.000 de kilogramos en 1885 a más de 28.000.000 en 1892. En este momento el cultivo del café se empezó a posicionar como el producto que estaba impulsando a la economía de la región, a un crecimiento por encima del promedio nacional. En general durante la década de 1890 se presentó un crecimiento casi que sostenido, aunque menguado en algunos periodos como 1890,1891 y 1895 por las bajas en las cosechas a causa del fuerte verano, las inundaciones de las vías fluviales y el cierre inesperado de la frontera por parte de las autoridades venezolanas. En el Diagrama N° 2 se muestra el comportamiento del tráfico por la ruta al Puerto durante la década y en él se puede apreciar claramente que a partir de 1892 la cantidad de cargamentos transportados por la ruta hacia Maracaibo empiezan a disminuir.

GRÁFICO N° 3: TRÁFICO TOTAL DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES POR EL FERROCARRIL ENTRE 1887-1898 (millones de kilos)



FUENTE: Elaborado por el Autor a partir de los datos tomados de las fuentes consultadas.

También se puede apreciar que finalizando el Siglo el tráfico por el ferrocarril tan sólo alcanzaba el nivel que habían tenido en la década anterior, cuando la Compañía apenas había iniciado el transporte sobre los rieles. Aún más preocupante se tornó la situación de la Compañía con el inicio de la Guerra de los Mil Días. La Empresa venía disminuyendo su actividad desde mediados de la década y los socios tenían presupuestado que el nuevo Siglo traería prosperidad a la sociedad empresaria.

Para este momento ya se había gestado lo que sería uno de los más cruentos conflictos que vivió la sociedad colombiana en su conjunto. En lo que corresponde a Santander, en varias regiones se venían presentando enfrentamientos entre las tropas rebeldes y gobiernistas, y en Cúcuta la Comandancia Liberal alistó sus filas para defenderse de una posible embestida

oficial; la Compañía del Ferrocarril pareció ser el fortín que le garantizaría a los liberales, por lo menos, un “férrea” defensa contra los ataques del gobierno.

4.6. OTRO EPISODIO DE GUERRA: LOS MIL DÍAS Y LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA

Sobre Bucaramanga recae el hecho particular de haber sido el sitio elegido por el liberalismo para fraguar la Guerra de los Mil Días, pese a que la primera revuelta sucedió en una hacienda en cercanías del Socorro y el primer enfrentamiento de las tropas se presentó el 17 de octubre de 1899 en Pinchote. De acuerdo con Malcom Deas, entre las filas rebeldes se podía ver a voluntarios y gentes que preferían el riesgo de la Revolución a ser alistados en las tropas gobiernistas, compuestas de fuerzas regulares que en ocasiones se suplían con prisioneros de guerra¹²⁷.

El General Manuel Casabianca había sido el militar designado por el Gobierno para dirigir la campaña del Norte y someter a las fuerzas revolucionarias que estallaron en la región. Tres días después de haber estallado la Guerra, el 20 de octubre de 1899 don Luis Morales Berti, Jefe Civil y Militar de la Provincia de Cúcuta ordenó al Presidente de la Compañía del Ferrocarril en ese momento don José Agustín Berti no despachar en adelante ningún tren sin previo aviso de la jefatura liberal¹²⁸.

¹²⁷ DEAS, Malcom. The fiscal problems of Nineteenth-Century Colombia. *Journal of Latin American Studies*, 14, N° 2. 1882. EN: BUSHNELL, David. Colombia una nación a pesar de sí misma. Bogotá: Planeta, 2007. p. 219.

¹²⁸ BUSHNELL., Op. cit., p 18.

Teniendo en cuenta la situación y el pedido del Jefe Liberal el Presidente propuso enviar una circular a todos los empleados previniéndolos de permanecer en sus puestos de trabajo y tratar de conservar la neutralidad en el conflicto, pero con la opción de separarse de la Empresa si querían tomar partido en la contienda. Efectivamente la orden del Jefe Militar se atendió y se prestó el servicio al público hasta el 21 de octubre de 1899. Sin embargo de los empleados del ferrocarril ya se habían retirado desde mediados del mes, el Jefe de la Estación de Lomitas, arguyendo motivos de seguridad personal y un obrero de nombre Francisco Mendoza quien en raras circunstancias trató de dar marcha a una locomotora sin previa autorización de los encargados del servicio al parecer sin motivos claros¹²⁹.

Por otro lado algunos rebeldes liberales al mando de un tal “Capacho”, habían atacado una cuadrilla de trabajadores de la vía férrea para apoderarse de sus machetes y otros elementos que les sirvieran para el combate, en dichas circunstancias resultó muerto el caporal que se encontraba al mando de la cuadrilla de obreros que trató de impedir el hurto del material.

El mismo 25 de octubre de 1899 el Jefe Civil y Militar le informó a la presidencia que el jefe del escuadrón “Bolívar”, tenía órdenes de dicha jefatura para tomar los rieles y traviesas existentes en los depósitos de la Compañía, y poner a su disposición los carros, plataformas y máquinas para suplir las necesidades de transporte de la Revolución¹³⁰. Berti le comunicó al Jefe Liberal la sorpresa que le había causado esta orden, puesto que vulneraba claramente los intereses de la Compañía que hasta ese momento había seguido al pie las órdenes emanadas de dicha jefatura, prestándole los servicios que estaban a su cargo para evitar los perjuicios que le podían causar a la Empresa.

¹²⁹ *Ibíd.*, p. 20.

¹³⁰ Biblioteca Nacional de Colombia. Sala Manuscritos raros. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente a los Accionistas. 25 de enero de 1901, Tipografía Lascano E Hijo, p. 21.

La toma de la Compañía obligó a sus directivos a someterla a las órdenes de la jefatura rebelde que violaban las garantías y exenciones que le habían otorgado los contratos de privilegio firmados con los gobiernos nacional y departamental, los cuales la eximían de toda contribución e impuesto en tiempos de paz o de guerra.

Ante la arbitrariedad de estas medidas el Presidente de la Empresa trató de hacerle entender al jefe militar que la Compañía podía seguirle prestando sus servicios, pero no a costas del cese de actividades y la expropiación ya que estas perjudicaban enormemente los intereses de los accionistas, los comerciantes y el público que se movilizaba en el ferrocarril y de paso dañaban el buen crédito que la Empresa tenía con sus acreedores en la región y en el exterior. Así se lo hizo saber en una nota que don José Agustín Berti le envió al Comandante General del Ejército Liberal, General Benjamín Herrera:

“...desearía Señor que en las actuales circunstancias premiosas, reinase la mayor inteligencia entre la jefatura y esta Compañía á fin de que los servicios que ella pueda prestar sean eficaces, y al mismo tiempo, no le sean perjudiciales las medidas que necesite Usted tomar en esta emergencia [...]”¹³¹

En dicha nota el Presidente también le comunicó al General Herrera que el jefe del escuadrón “Bolívar”, encargado de poner en práctica la medida ordenada por esa dependencia, había obligado a los obreros de la Empresa a cargar las traviesas requeridas y que en vista del maltrato ocasionado por sus militares, algunos empleados habían huido despavoridos por lo que el señalado jefe había ordenado dispararles a sangre fría.

¹³¹ Biblioteca Nacional de Colombia. Sala Manuscritos raros. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente a los Accionistas. 25 de enero de 1901, Tipografía Lascano E Hijo, p. 21.

El 1 de noviembre de 1899 el General Herrera ordenó suspender todo el tráfico de trenes tanto de carga como de pasajeros hasta nueva orden por el Ferrocarril de la Frontera¹³². Herrera en ese momento se encontraba apostado en el puente San Rafael al sur de la ciudad, desde donde también decretó que a partir de esa misma fecha los ingresos o productos de la Empresa, una vez deducidos los gastos ocasionados por el transporte, debían ingresar a la caja de la intendencia general del Ejército Liberal¹³³.

El Presidente Berti le respondió que con extrañeza había recibido dicha orden de la Comandancia y que aunque teniendo la Compañía por los contratos de privilegio firmados con el gobierno el derecho a no ser gravada con ninguna clase de impuesto de guerra, sería tenida en cuenta esta exención y la Empresa únicamente sufriría los gravámenes consiguientes al servicio de trenes y algunos otros que exigieran las circunstancias, sin que llevara esto a menoscabar los ingresos que lograra obtener la Compañía en esos difíciles momentos.

Al parecer Herrera no tomó en cuenta las consideraciones hechas por el Presidente de la Empresa y el 2 de noviembre le ordenó transportar a Puerto Villamizar todo el café que existía en la Estación Cúcuta, con el propósito de recaudar inmediatamente los fletes de las cargas y poder confiscar estos fondos para cubrir las necesidades de su ejército. No bastando cantidad alguna para suplir los gastos de la guerra en ese momento, Herrera decidió que los comerciantes a pagaran anticipadamente los fletes de las 2.734 cargas de café que la Empresa les transportaría al Puerto tan pronto como ellos requirieran el

¹³² Puente situado en la entrada principal del sur de la ciudad sobre el río Pamplonita.

¹³³ En las Memorias de la Guerra de los Mil Días Lucas Caballero apuntó que “las formas de financiar la guerra fueron uno de los secretos mejor guardados, había que defender la identidad de los aportantes y esconder las modalidades delincuenciales con que se armaban los ejércitos” y continuó, “los prohombres liberales y fieles seguidores de las banderas revolucionarias sacrifican sus bolcillos y se quitan el pan de la boca”.

servicio¹³⁴. El 3 de noviembre la Compañía le entregó al Comandante liberal la suma de cinco mil seiscientos ochenta y tres con diecisiete y medio centavos (5.683,17/2) en plata de 0,835, provenientes de los fletes causados por el café que tenía el comercio de la ciudad con destino a Puerto Villamizar¹³⁵.

En esa misma fecha el Auditor de Guerra del Ejército Liberal Temistocles Rengifo, mandó al Inspector de la Empresa a transportar al Puerto todo el material rodante de la Compañía, es decir las máquinas, los vagones, los carros de carga, las plataformas e incluso los carros del tranvía de la ciudad. Para sorpresa del auditor, el Presidente Berti le informó que la Compañía ya había sido tomada en Cúcuta por su mismo ejército a las dos de la madrugada y por lo tanto todas las máquinas y vehículos ya estaban a órdenes del jefe militar acuartelado allí, por lo que la Gerencia de la Empresa no tenía intervención en ningún servicio entre ellos el de trenes.

La racha de abusos en contra de la Compañía no paraba pues y en el Puerto habían sido usurpados por el Ejército Liberal setecientos trece sacos de sal de propiedad de la Agencia de Salinas del Banco de Venezuela que provenían del extranjero para el interior del Táchira¹³⁶ y que se encontraban a cargo de la casa comercial Luciani, Avila & Cía y el señor Francisco de Paula Meoz.

¹³⁴ Rudencindo Soto 100 sacos, Bisagno Oliva & Cía. 20 sacos, Beckman & Andresen 107 sacos, Breuer Möller & Cía. 66 sacos, Cruz Sánchez 66 sacos, J. Benöhr & Cía. 102 sacos, Steinvorth & Cía. 118 sacos, Pérez y Osorio 446 sacos, Santiago Montaña 903 sacos, Georg Faver 245 sacos, Ricardo Piombino 445 sacos, Van Dissel & Cía 128 sacos.

¹³⁵ Biblioteca Nacional de Colombia. Sala Manuscritos raros. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente a los Accionistas. 25 de enero de 1901, Tipografía Lascano E Hijo, p. 24.

¹³⁶ Biblioteca Nacional de Colombia. Sala Manuscritos raros. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente a los Accionistas. 25 de enero de 1901, Tipografía Lascano E Hijo, p. 24.

El Presidente Berti convocó a una junta general de socios el 5 de noviembre de 1899 para tratar las medidas adoptadas por el Comandante Herrera. Poco a poco fueron arribando algunos socios y representantes de títulos hasta que apenas se pudo completar el quórum requerido para llevar a cabo la junta, luego el mismo señor le detalló a los socios la pésima situación en que se hallaba sumida la Empresa desde 17 de octubre pasado, momento en que se había agravado la situación de la Guerra en la región¹³⁷.

Las órdenes emanadas de la comandancia Liberal prohibían la circulación de trenes sin su permiso y autorizaban la incautación de rieles y durmientes existentes en los depósitos y talleres, la entrega de fondos de la Empresa, la ocupación de todas las máquinas, la entrega de los machetes y todo tipo de herramientas de utilidad en el combate. Desde luego se leyó también la protesta que hizo Berti a tan degradantes medidas y se continuó con las preposiciones que tenían los asistentes para tratar de sortear la grave situación.

Sutilmente el socio el Fernando Mora pidió que dicha sesión se mantuviera en secreto debido a las delicadas condiciones de seguridad agravadas con la situación de Guerra y de inmediato el señor Antonio María Ramírez propuso que el Presidente le comunicara al señor Comandante Liberal, la decisión de no entregar a dicha comandancia los productos del ferrocarril, ya que estos recursos eran exclusivamente para el pago de los intereses empréstito de £120.00 Libras en Londres, el sueldo de numeroso personal de empleados que requería la Empresa y el servicio ordinario de trenes, ya que no se contaba con más recursos económicos para cubrir estos compromisos.

¹³⁷ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Acta de la Sesión de 5 de noviembre de 1899. En informe del Presidente a los accionistas, 25 de enero de 1901, p. 26.

En ese momento se comentó que el mismo señor Presidente Berti había entregado al representante del Gobierno Luis Morales Berti, la suma de ocho mil pesos de los fondos de la Compañía, con lo cual se le consideraba enemigo de la Revolución Liberal. Berti negó el cargo categóricamente y manifestó que el Tesorero del Municipio había recibido el monto de dos dividendos¹³⁸ que le correspondían como accionista mayoritario y que no habían sido reclamados por el Ayuntamiento de la Ciudad, puesto que la Compañía no quería asumir la responsabilidad de tenerlos en su caja en tiempos de guerra.

Al fin de la sesión se decidió por unanimidad nombrar a los señores Fernando Mora, Julio Ramírez, Santiago Montaña y Macedonio Useche para poner en manos del General Herrera la nota de la presidencia en que se negaba a entregar el monto ya señalado.

La situación se tornó bastante crítica y ameritó una reunión extraordinaria el día siguiente 6 de noviembre. El General Berti había sido aprehendido el día anterior a las once de la noche y conducido a la Prefectura en calidad de detenido por orden del Comandante General del Ejército Liberal, como responsable de la resolución que dictó la Junta Directiva de no entregar el dinero de sus arcas. Durante el tiempo que estuvo detenido Berti fueron revisados por orden de la Comandancia Liberal los libros de contabilidad y de actas de la Compañía, con el fin de corroborar si efectivamente la Empresa contaba o no con los recursos exigidos por la Revolución¹³⁹.

¹³⁸ Situación que verdaderamente aconteció, tal como quedó registrada en el acta de entrega.

¹³⁹ Para tal efecto, la Comandancia Liberal encargó la revisión de los libros de la Empresa a los señores José B. Calderón, Tomás Sarmiento y Roberto Irwin.

Ese día el General Herrera ordenó citar a los señores Mora, Ramírez, Montaña, Useche y Benöhr quienes habían emitido la resolución para que se presentaran inmediatamente al despacho del señor Prefecto Henrique Alejandro Isaza. Presentes los accionistas el señor Prefecto manifestó que en nombre del General Herrera los había convocado para que conformaran una Junta y resolvieran entregar los fondos de la segunda quincena de octubre al Ejército, revocando la resolución del día anterior. Reunidos ahora en la Casa Municipal y obligados a constituir una Junta General de la Empresa, consideraron la exigencia del Jefe del Ejército y decidieron arriesgadamente ratificar su resolución y negar la entrega del dinero a las fuerzas liberales¹⁴⁰. Se le comunicó la ratificación de la resolución al señor Prefecto Isaza y este les increpó que “con profundo pesar” bajo dichas circunstancias todos quedaban inmediatamente en calidad de detenidos.

Después de varias conferencias y deliberaciones con el Prefecto, el socio Antonio María Ramírez propuso que teniendo en cuenta la intimidación hecha por el Prefecto para que entregaran el dinero que la Compañía tenía en la caja, resolvieran confirmar su resolución hecha sobre la negativa de la entrega de los fondos a la Intendencia del Ejército Liberal; considerando como fuerza mayor para los efectos de la resolución, la privación de la libertad individual del Presidente de la Compañía y de los miembros que intervinieron en ella.

Sin embargo la voluntad de los accionistas no duró mucho ya que después de permanecer presos por menos de un día, a las siete de la noche acordaron entregar el dinero si se obtenían algunas condiciones a cambio, a lo que le Prefecto propuso que si entregaban los fondos el Jefe del Ejército dejaría libre a los socios y desocuparía la Estación principal de Cúcuta, de tal forma que la

¹⁴⁰ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Acta de la Sesión de 5 de noviembre de 1899. En informe del Presidente a los accionistas, 25 de enero de 1901, p. 29

Empresa fuera manejada únicamente por su gerente, a cambio de prestar al ejército todos los servicios requeridos de trenes y transportes, y que en lo sucesivo el producto líquido del ferrocarril fuera consignado quincenalmente en la Intendencia General, aceptando la fiscalización del servicio y las oficinas por agentes de la Revolución. Finalmente ese mismo día 6 de noviembre a las 7:45 de la noche, José Agustín Berti y el resto de los socios de la Compañía fueron dejados de libertad a cambio de abstenerse de protestar por las disposiciones dictadas por el ejército Liberal.

El 7 de noviembre el General Benjamín Herrera puso en conocimiento del Presidente de la Empresa que para efectos de un mejor servicio había elegido como Inspectores de la línea al Puerto y del ferrocarril a los señores Castillo y Abelardo Escobar respectivamente, quienes a su vez tenían la facultad de hacer los nombramientos de personal que vieran necesario¹⁴¹. Informó también que a partir de ese día se permitía el restablecimiento del servicio de trenes entre Cúcuta y San Antonio del Táchira, bajo la premisa de estar atentos a cualquier nueva orden que se emitiera.

El Ejército Liberal siguió arremetiendo en contra de la Empresa, pese a que se había pactado no intervenir en su administración, justificando algunas supuestas denuncias que señalaban al Presidente Berti como responsable del despido masivo de las cuadrillas y obreros para interrumpir el normal tránsito del Ferrocarril¹⁴². Berti quien siempre había sido acusado por los revolucionarios liberales de apoyar las tropas oficialistas, envió una nota el 11 de noviembre al General Herrera en la que respondió a las acusaciones y quiso hacerle entender a

¹⁴¹ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Acta de la Sesión de 5 de noviembre de 1899. En: informe del Presidente a los accionistas, 25 de enero de 1901, p.32.

¹⁴² A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Carta de la Presidencia del Ferrocarril de Cúcuta. Número 188. San José de Cúcuta. Noviembre 11 de 1899.

la Comandancia Liberal, su imparcialidad en el conflicto y su compromiso de defender única y exclusivamente los intereses de los socios en la Compañía:

“Señor. Me refiero a la nota de Usted del 10 del presente.

Me explico muy bien la conducta que ha observado esa Comandancia con la Compañía del Ferrocarril, si ha dependido en lo general de los denuncios que se le han dado, los cuales han obedecido sin duda a la intención de dañar a la persona que ejerce la Gerencia, haciéndole aparecer en hostilidad á la revolución; sin tener en cuenta que en el carácter de Presidente tiene la ineludible obligación de custodiar la Empresa y defender á todo trance sus intereses; en esa actitud ha tenido que resistir al Gobierno y al Ejército Liberal. Al Gobierno, porque desde mucho tiempo atrás la Compañía esta tachada de liberal y por consiguiente enemiga, como han sido calificados los empleados con raras excepciones; y ahora de la Revolución, porque ha resistido la entrega de fondos en caja y porque ha procurado evitar el daño y perjuicios en las máquinas y vehículos... si la Gerencia ha insistido en mantener su autoridad y ha reclamado repetidas veces se le diera la plena administración de la Empresa, ha sido en lejítimo ejercicio de sus derechos para manejarla conforme á sus reglamentos y organización, viendo particularmente que gobernadas las locomotoras á tontas y á locas, llegaría el día en que no habría una disponible y acaso tendrían daños de muy costosa reparación.

Si La Gerencia se negó rotundamente a entregar el dinero de la Compañía, cumpliendo sus deberes y así lo acordó y ratificó la Junta General de Accionistas, no creó que podrá calificarse de hostil á la revolución la conducta observada en el particular, no solo por el Gerente sino por muchos accionistas el deber de cuidar los intereses de los poderdantes y evitar reclamaciones internacionales por falta de pago á los acreedores ingleses. Por eso en la Junta General estuvieron los representantes del Municipio que en calidad de tales cumplieron su deber, aun estando privados de su libertad individual. De este modo es como se defienden los intereses ajenos mejor que los propios, cuando se arrebatan por medios en que impera únicamente la fuerza.

Reitero a Usted la seguridad de que la Gerencia no ha pretendido desorganizar el servicio; antes bien ha hechos esfuerzos para mantener el personal necesario, aun estando privada de toda intervención por la ocupación militar de la Estación Cúcuta y régimen establecido por el Jefe que detalla encargó la Comandancia.

La misma nota á que contesto dice que el nombramiento del señor Castillo, obedecía á un ´denuncio y á la reconocida hostilidad del Gerente,` luego con poderosas razones manifesté á Usted que el Inspector venía a ser el verdadero Gerente y el único encargado de todo el servicio, pretermitiendo la promesa solemne que el señor Prefecto hizo a los accionistas.

Tal vez si la Comandancia no se hubiera guiado por denuncios erróneos y mal intencionados y hubiera exigido de la Empresa los servicios que la situación requería en ambas líneas, se hubiera evitado Usted esos sinsabores y la revolución las dificultades que ella misma se ha creado á este respecto. Soy de usted atento seguro servidor. – José Agustín Berti¹⁴³.

¹⁴³ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Carta de la Presidencia del Ferrocarril de Cúcuta. Número 188. San José de Cúcuta. Noviembre 11 de 1899, p. 37.

Las imposiciones y los requerimientos del Ejército Liberal hacia la Empresa continuaron, tanto así que de nuevo el 14 de noviembre de 1900 su Presidente fue puesto de nuevo en prisión y el Intendente General del Ejército lo obligó a entregarle 1.340,07 pesos recaudados desde el día 7 del mes al señor Coronel Alejo E. Cañón; en el acto también se ordenó “*de buena forma*” a gestionar la reparación de treinta y nueve armas de fuego en los talleres de la Compañía¹⁴⁴. Mientras tanto en Puerto Villamizar las tropas rebeldes acantonadas en la estación y bodegas de la Compañía desvalijaban las cargas que se encontraban allí depositadas¹⁴⁵.

Desafortunadamente para la Empresa y para el mismo Ejército rebelde que cubría parte de sus gastos de guerra con recursos de la Compañía, no había fondos suficientes para pagarles a los obreros y tan sólo se podían atender unos pocos jornales, situación que llevó a la mayoría de peones a abandonar el ferrocarril. Así se lo comunicó José Agustín Berti al Intendente General del Ejército liberal:

*“No teniendo la Empresa otros fondos de que disponer, se encontrará en una difícil situación y en el deber de manifestar á sus empleados que no tiene con qué pagarles su jornal y por tanto no puede ocuparlos; medida ineludible que en las actuales circunstancias tendría que tomar la Gerencia y que ni es conveniente para la misma Empresa ni sería aceptada por el señor General en Jefe del Ejército...”*¹⁴⁶.

Para este momento y debido a las difíciles condiciones en que se hallaba el comercio en la ciudad de Cúcuta al tiempo de estallar la Revolución, se habían reducido los fletes considerablemente y los ingresos escasamente alcanzaban para cubrir los gastos fijos de la Empresa, comprar algunos giros en moneda

¹⁴⁴ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Carta de la Presidencia del Ferrocarril de Cúcuta. Número 188. San José de Cúcuta. Noviembre 11 de 1899, p. 39.

¹⁴⁵ Los soldados liberales se apoderaron principalmente de las cargas de café depositas en las bodegas, y para esta ocasión se apoderaron de 48 sacos de grano de los señores Van Dissel & Cía., 12 sacos de J. Benhör y Marcelino Vale, 46 sacos de R. Piombino, 25 sacos de Francisco Trocónis, 25 sacos de Eliseo Suarez y 2 sacos de Eduardo Blanco. Así mismo el Prefecto señor Isaza ordenó al Corregidor del Puerto, don Amable Hernández expropiar y enviar a la Aduana de Cúcuta 50 sacos de café de propiedad del señor Cruz Sánchez. Muy comedidamente el señor Amable no expropió los 50 sacos que se le había ordenado, sino que se decidió por tomar 100.

¹⁴⁶ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Carta de la Presidencia del Ferrocarril de Cúcuta. Número 188. San José de Cúcuta. Noviembre 11 de 1899, p. 40.

extranjera y para cumplir con el pago de intereses del empréstito contratado en Londres. Ante esta situación el Presidente Berti comunicó al General Herrera que el estado precario de la Compañía vendría a ser aún más desastroso si se llevaban a cabo las medidas que Él había decretado, y continuó...

“... en cumplimiento de los deberes que tengo como gerente, me atrevo a presentar ante Usted estas observaciones justísimas en mi humilde concepto, a fin de solicitar respetuosamente de Usted se sirva abrogar el mencionado decreto y permitir que la Compañía cumpla los compromisos solemnes que tiene con los acreedores en Londres y con sus empleados, que ha de mantener para el servicio general en relación con el público y el comercio”¹⁴⁷.

Hasta fines de diciembre de 1899 ocupó la Presidencia del Ferrocarril José Agustín Berti, uno de los mayores accionistas de la Compañía y que posteriormente continuaría teniendo un papel destacado en la administración del Ferrocarril de Cúcuta. Exactamente el día 15 de mismo mes diciembre se en la región de Cúcuta se llevó a cabo la primera acción bélica entre las tropas revolucionarias y gobiernistas que se conoció como la batalla de Peralonso.

Las fuerzas liberales comandadas por el general Rafael Uribe Uribe, Justo Leal Durán y Benjamín Herrera chocaron en combate con el Ejército oficial comandado por Vicente Villamizar y Manuel Casabianca en inmediaciones del puente de La Laja sobre el río Peralonso, al occidente de Cúcuta. Durante dos días se llevaron a cabo los combates y gracias a la pericia militar de Uribe Uribe, las fuerzas rebeldes lograron imponerse sobre el Ejército Oficial.

La sesión convocada por la Junta Directiva de la Compañía para el 5 de febrero de 1900 contó con la asistencia de varios socios y sin reparar en trabas administrativas ni hacer uso de los Estatutos de la Compañía, procedieron a elegir

¹⁴⁷A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Carta de la Presidencia del Ferrocarril de Cúcuta. Número 188. San José de Cúcuta. Noviembre 11 de 1899, p.52

la nueva Junta Directiva, el nuevo Presidente y los suplentes que tenían la difícil labor de guiar los destinos de la Compañía hasta el 1 de febrero de 1901, y de paso afrontar las difíciles condiciones que atravesaba la Empresa a causa de la guerra¹⁴⁸. Por mayoría absoluta de votos salieron electos Francisco A. Soto como Presidente, el señor John Benöhr como Vicepresidente, don Carlos Ferrero quedó como Tesorero y don Melitón Angulo Heredia fue ratificado en el cargo de Secretario General.

La elección de Francisco A. Soto como Presidente de la Empresa fue bien recibida por el bando Liberal y su posesión fue apresurada por los jefes revolucionarios que vieron en ella la posibilidad de aprovechar la facilidad con que podían acceder, sin tantas trabas a los recursos económicos y físicos de la Compañía para enfrentar las tropas del Gobierno.

Aunque en algunas ocasiones Soto mostraba cierto dejo de desaprobación por los frecuentes requerimientos que le hacía la Revolución, no pasaba de ser simplemente eso, puesto que en el menor tiempo posible daba por cumplidas las órdenes de la Jefatura Liberal.

La situación de guerra continuó y meses después en límites entre Bucaramanga, Girón y Lebrija el 11 de mayo de 1900 se inició la Batalla de Palonegro, el acometimiento más importante y sangriento que sufrió Colombia a fines del Siglo XIX y principios del XX. Un numeroso ejército oficialista comandado por Prospero Pinzón se enfrentó a un mediano bando de liberales revolucionarios a cargo del

¹⁴⁸ Teniendo en cuenta que según los Estatutos internos de la Compañía, era la Junta General de Accionistas y no la Junta Directiva o cualquier otro ente, la encargada de hacer las elecciones del Presidente, el personal administrativo y los suplentes, y de hacer el nombramiento de los empleados de la Empresa para el periodo en cuestión.

General Gabriel Vargas Santos¹⁴⁹, quienes cansados por lo extenuante del combate, azotados por el calor, el hambre, las epidemias y las infecciones el 26 de mayo en la madrugada abandonaron por completo el campo de batalla¹⁵⁰. Argumenta Deas que el General Uribe Uribe quien había sido vencido en Palonegro y el resto de tropas destrozadas y sin munición siguieron para el Norte (de Santander), donde se unieron con a las tropas de Benjamín Herrera¹⁵¹.

Durante los cuatro meses de permanencia de Soto en la Presidencia del Ferrocarril, la Jefatura y demás dependencias del Ejército Liberal exigieron ininterrumpidamente a la Compañía, la entrega de dinero hasta alcanzar un monto total de 99.597,65 pesos en moneda de plata 0,835, sin tener en cuenta algunos recursos menores que no se llegaron a conocer claramente, materiales y herramientas tales como picas, palas, machetes, crisoles de fundición de metales, alambre y aisladores para el teléfono y el telégrafo, alambre de púas, carbón mineral, hierro colado y todos los durmientes, rieles y las maderas que la Empresa tenía en sus depósitos¹⁵².

¹⁴⁹ Beatriz González y Malcom Deas describieron al General Gabriel Vargas Santos como “un glorioso jefe militar de las guerras del 76, 85 y 95, cuyo nombramiento como Jefe Militar del Liberalismo, se debió en parte a las rivalidades de otros jefes, particularmente entre Benjamín Herrera y Uribe Uribe”.

¹⁵⁰ JARAMILLO, Carlos E. Antecedentes generales de la Guerra de los Mil Días. En: Nueva Historia de Colombia. Tomo I. Bogotá: Planeta, 1989.

¹⁵¹ En su libro “Memorias de la Guerra de los Mil Días”, Lucas Caballero quien vivió de cerca los acontecimientos bélicos, observó en Benjamín Herrera a “un hombre de pueblo, tan aguerrido como noble, que se mostró siempre preocupado por los extremos de violencia y de crueldad a que la guerra estaba conduciendo”. Según Caballero, Herrera creía que era un deber irreductible del liberalismo humanizar la guerra y llegó a postularlo como el mejor Jefe de Estado Mayor del Ejército durante la campaña de Panamá. Al fin de la Guerra fue el encargado de negociar la paz a bordo del Wisconsin.

¹⁵² En el periodo señalado desde el 12 de Febrero hasta el 12 de Junio de 1900, la Presidencia de la Compañía y algunos de sus directivos avalaron la entrega al Ejército Liberal de dinero, materiales, maquinarias, insumos y repuestos a la Revolución, los cuales fueron extraídos de los registros hechos en los libros de la Empresa y se relacionan a continuación: 99.597.85 pesos en moneda de plata 0,835 más todos los ingresos menores de la Compañía, 2.500 kilos de carbón mineral, 4 crisoles de fundición de metales, 450 kilos de hierro colado, 3 rollos y 8 Quintales de alambre para teléfono y 150 aisladores, 24 palas, 12 barras, 6 hachas, todos lo machetes, 100

Sin duda alguna la Revolución utilizó todos los materiales y elementos que “tomó” de los depósitos de la Empresa para fabricar las cerca de diecisiete trincheras, apostadas a lo largo de las calles principales de la ciudad de Cúcuta para tratar de hacerle frente a las tropas oficialistas que en algún momento se tomarían la ciudad.

Después del triunfo conservador en Palonegro, el Ejército del Gobierno inició su avance para asediar a los rebeldes liberales que se habían refugiado en Cúcuta. A este asedio se le conoció como el “sitio de Cúcuta” y se inició el 12 de junio de 1900 cuando las tropas del Gobierno ingresaron por el sur a la “Ciudad Amada” y tras cinco semanas de intensos combates, el 16 de julio lograron acabar la toma del Ejército Revolucionario sobre Cúcuta.

Mientras los generales Uribe Uribe y Vargas Santos habían estado haciendo lo propio en Palonegro, había quedado encargado del regimiento rebelde el General Benjamín Ruiz que se dispuso a buscar la forma más adecuada de defender la ciudad de la avanzada gobiernista. Se ubicaron trincheras en los corredores más importantes de la ciudad construidas con los rieles, durmientes y traviesas sustraídos de la Compañía ferrocarrilera y que facilitaron la instalación de grandes barricadas de lado a lado de las calles, dando al Ejército liberal la facilidad para cubrir la totalidad de los flancos por donde se podía desplazar el enemigo. Estas estructuras estaban recubiertas con un tupido tejido de alambre de púas que hacía daño a quien osara rosarlo y en las calles se habían sembrado gran cantidad de rieles, también forjados con alambre que le hacían antesala a las balas de los rifles Manlincher, los obsoletos rifles Remington y algunos rifles de fisto y cañones

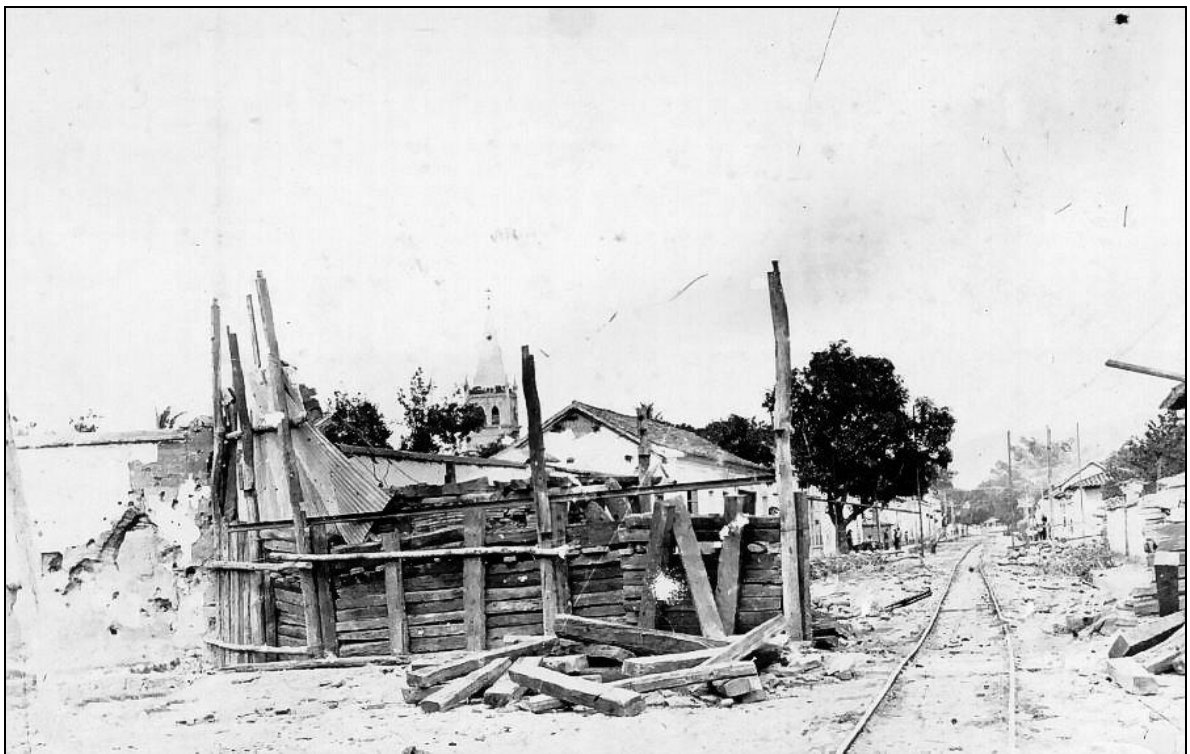
metros de alambre de acero y otros cientos de alambre de púas, el teodolito y todos sus accesorios, todos los durmientes, rieles y maderas existentes en el depósito.

hechizos contruidos por los armeros de la provincia, algunos de estos en los talleres de la Compañía.

Desde el 11 de junio estaban listas las diecisiete trincheras que encerraban el centro de la ciudad, mientras tanto las familias de filiación liberal eran obligadas por el terror a cruzar la frontera hacia Venezuela, presintiendo los infortunios de la guerra. Efectivamente al día siguiente las tropas oficiales con alrededor de 6000 hombres ingresaron a la ciudad por la vías del Resumen y Los Vados que llevaban al puente de San Rafael. Las tropas decidieron atacar por todos los frentes dispuestos de trincheras rebeldes al tiempo que eran apoyados por la artillería que habían instalado en la Piedra de Galembó, al extremo sur de la ciudad.

Durante tres semanas los rebeldes trataron de salir del fortín para tomarse la artillería enemiga, pero sus intentos fueron acabados por la superioridad del ejército oficial, entonces ante la superioridad gobiernista decidieron afrontar la guerra desde las trincheras teniendo como campo de batalla a las calles de la ciudad de Cúcuta.

ILUSTRACIÓN N° 4: FOTOGRAFÍA DE LA TOMA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA DURANTE LA GUERRA DE LOS MIL DÍAS



Fuente: Cámara de Comercio de Cúcuta. Cúcuta a través de la fotografía. Tercera Edición. 2004, p. 36.

Tras cinco semanas de implacables combates y férrea resistencia del Ejército Liberal, el 13 de julio los oficialistas decidieron tomarse a sangre y fuego las dos primeras trincheras, disparando por sobre las barricadas, utilizando machetes para trozar los alambrados y fuego de infantería para obligar a los liberales a abandonar sus resguardos. Los asaltos a las trincheras continuaron hasta el 15 de julio con gran cantidad de bajas de lado y lado, los cuerpos tendidos en las vías se contaban por centenares y las tropas liberales empezaron a sentir la escasez de las municiones y de combatientes. Finalmente y treinta y cinco días de haberse iniciado el sitio de la ciudad, el General Ruiz ordenó hacia la media noche evacuar la zona, dejando la retaguardia encargada de cubrir la salida del Estado Mayor y el

reducto de tropas que finalmente terminó huyendo hacia Ureña, en territorio venezolano.

ILUSTRACIÓN N° 5. FOTOGRAFÍA DE LA TOMA DEL TRANVÍA DE CÚCUTA DURANTE LA GUERRA DE LOS MIL DÍAS.



Fuente: Cámara de Comercio de Cúcuta. Cúcuta a través de la fotografía.
Tercera Edición. 2004, p. 38.

En el año 1900 los periodos más críticos para la situación económica y administrativa de la Compañía fueron los meses de julio y noviembre. En julio durante el “Sitio de Cúcuta” el caos logró apoderarse de la Empresa, sus máquinas y vagones se empezaron a utilizar para el transporte de tropas liberales

y las vías empezaron a deteriorarse, los accidentes eran frecuentes¹⁵³ y las locomotoras, rieles y demás vehículos empezaron a mostrar señales de fatiga.

Aun ante las condiciones críticas ocasionadas por la Guerra la Empresa siguió adelante con las obras para mejorar la infraestructura y el servicio a comerciantes y pasajeros, se continuaron cambiando y limpiando alcantarillas, y se reemplazaron las vigas de madera por otras de hierro en algunos puentes como el de Guacharachal, el puente Díaz, el de Barro Negro y el puente de La Frontera. Pese a los esfuerzos de los administradores de la Compañía para el momento del conflicto el estado de la vía al puerto era deplorable, debido al uso que los revolucionarios habían hecho de las vías y máquinas, y a la disminución del número de obreros que trabajaban en la zona por temor a las difíciles condiciones de seguridad. Había gran número de durmientes y rieles deteriorados, así como daños en los techos de las bodegas causados por el agua y el comején, daños en los puentes de “Boconó” y “Los Ángeles” y gran cantidad de alcantarillas que por ser fabricadas en madera requerían reposición frecuente.

Durante el primer semestre de 1900 el Inspector de la Compañía Elías Castillo tenía cuenta de que el gobierno provisional había pedido 430 viajes en tren para movilizar tropas rebeldes, servicio que tenía un valor de 16.206,80 pesos; por su parte en el segundo semestre del año, cuando el ferrocarril fue devuelto a sus dueños originales, se redujo el préstamo de trenes a tan sólo 59 viajes con un valor de 2.345,60 pesos.

¹⁵³ Para citar algún caso se pudo encontrar el registro de un accidente que ocurrió el 6 de febrero del 1900 a las 8:00 de la noche, en la línea hacia la Frontera entre dos máquinas que conducían tropas. La locomotora Cúcuta chocó contra la Santander cuyo conductor llevaba orden especial de no pasar del cambio denominado “Guacharachal”, pero el maquinista fue obligado por el jefe de escolta a continuar la marcha pese a la advertencia; ambas máquinas sufrieron daños de consideración y se también se presentaron algunas desgracias humanas.

Desde el 16 de julio de 1900 se confió de nuevo la Gerencia de la Compañía al anterior Presidente José Agustín Berti por llamamiento oficial, según constó en la nota oficial del 1 de mayo del mismo año. Berti inmediatamente se encargó de presentar el estado de la Empresa basado únicamente en los informes de las Juntas General y Directiva, y en la correspondencia cruzada entre los directivos de la Empresa y los empleados civiles, militares y demás agentes tanto del gobierno como de la revolución. En este momento el movimiento del ferrocarril se limitaba al tráfico local de Puerto Villamizar a Cúcuta y a la frontera con San Antonio del Táchira, razón por la cual los ingresos recibidos por su explotación eran muy bajos y comprometían seriamente el futuro de la Compañía.

Los asuntos más apremiantes que Berti debía resolver eran el embargo de algunos títulos y acciones del ferrocarril decretados por el Jefe Militar de la Provincia y el análisis de los libros de registro y de cuentas donde se podía evidenciar la responsabilidad del gobierno provisional y del Ejército Liberal en la crisis financiera que atravesaba la Compañía, por los múltiples atropellos que se habían cometido en su contra.

Entre otras deudas el Gobierno Liberal dejó a la Compañía se encontraba la de algunos elementos tomados del almacén para la construcción de un cañón, los 8.000 durmientes tomados del depósito para la fabricación de trincheras y las fuertes sumas de dinero giradas en contra de la tesorería que afectaban en ese momento, no solamente el buen crédito de la Empresa sino sus intereses y la respetabilidad que hasta aquí había logrado, aparte de los perjuicios tan significativos que traían consigo las interrupciones del tránsito. Por otro lado el

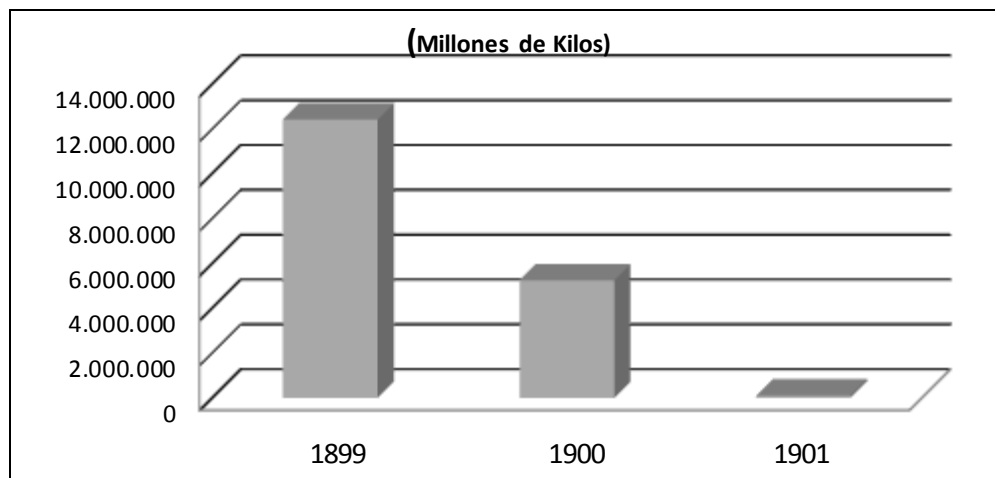
Ejército Liberal también había tomado elementos del almacén para componer su armamento y fabricar proyectiles por un valor 5.711,28 pesos.

La última Junta General de socios se había realizado el 5 de febrero de 1899 ya que a causa la Guerra no se había podido hacer la reunión del mes de julio de 1900 como estaba estipulado. En enero de 1901 casi dos años después se logró convocar a los socios y representantes a la Junta General de socios, la reunión tenía el fin de conocer el mal estado en que se encontraba sumida la Compañía que la había dejado sujeta a las decisiones que tomara el Ejército Revolucionario. La Junta Directiva tampoco se había reunido por la ausencia de casi todos sus miembros principales y suplentes que estaban huyéndole al conflicto, por lo tanto no se había podido realizar la elección del personal administrativo y la revisión de las cuentas de la tesorería. Sin embargo en enero tampoco fue posible reunir los votos requeridos para aprobar las decisiones administrativas de la Empresa, ya que los accionistas y sus representantes estaban fuera de la ciudad, entonces se tomó la decisión de utilizar el Artículo 23 de los Estatutos que concedía la facultad de deliberar en la tercera convocatoria fallida con cualquier número de votos.

Como se puede apreciar en el Diagrama N° 2 la Guerra afectó gravemente el tráfico de cargamentos por el Ferrocarril pues en los dos primeros años el tráfico se redujo enormemente en comparación con los años anteriores. La difícil situación de guerra durante el último año de conflicto y los impedimentos que el Gobierno venezolano le impusieron al movimiento de cargas por Encontrados dejaron a la Empresa sumida en la miseria absoluta. Las importaciones que se hacían por el ferrocarril cayeron a tan sólo unas cuantas toneladas, mientras que las exportaciones no registraron ningún valor.

Sin embargo pese a las dificultades económicas que presentó la Compañía por la devastación que le causó la Guerra, el servicio continuó prestándose y aún hasta el mes de julio de 1901 hubo tránsito comercial por el río Zulia hacia y desde el Lago de Maracaibo. Lastimosamente a la Empresa ingresaban tan sólo algunos fondos que se destinaban para cubrir sus gastos administrativos y remesar los giros para pagar la deuda de la Compañía en Londres. De igual forma los sucesos políticos de julio de ese año motivaron al Gobierno venezolano de nuevo a clausurar el puerto de Encontrados y el tráfico general por Maracaibo desde agosto de 1901¹⁵⁴. Así las cosas el servicio quedó reducido únicamente al transporte interno de víveres en la ruta a Puerto Villamizar, actividad que no producía los ingresos suficientes ni para cubrir los gastos ordinarios de la Compañía.

GRÁFICO N° 4: TRÁFICO TOTAL DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES POR EL FERROCARRIL DURANTE LA GUERRA DE LOS MIL DÍAS.



FUENTE: Elaborado por el Autor a partir de los datos tomados de las fuentes.

¹⁵⁴ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía M. Lascano e Hijo. Primer semestre de 1902. 15 de julio de 1902.

Esta situación obligó a la Junta Directiva a suspender el servicio diario de trenes en el tranvía y el Ferrocarril a la Frontera¹⁵⁵, a disminuir el número de empleados y obreros y a pagar parte de los sueldos en vales de deuda de la Compañía, mientras existieran los fondos suficientes para cancelarles a los trabajadores. Hasta finales de 1902 la Compañía se enfrentó al dilema de suspender por completo la prestación del servicio o buscar fondos para sostenerlo, sin embargo como última opción los directivos tomaron la decisión de disminuir la escala y frecuencia del tránsito del ferrocarril y solicitar créditos a las casas de comercio de la ciudad, sin los cuales habría sido imposible sostener la Empresa.

A este panorama tan desolador se le añadía la imposibilidad de atender el pago de las deudas contraídas por la Empresa con la casa comercial "*The River Plate Trust Loan and Agency Company Limited*" de Londres, el mal estado en que habían quedado las vías como consecuencia de la Guerra, el fuerte invierno que azotaba la región en aquellos meses, y la suspensión total del tránsito por el Ferrocarril de la Frontera y el Tranvía urbano que disminuían aún más los ingresos totales de la Empresa¹⁵⁶.

El inventario de las locomotoras que se habían utilizado hasta este momento daba cuenta de quince máquinas, algunas de las cuales se encontraban en malas condiciones puesto que llevaban entre doce y quince años continuos de servicio, otras recién ingresaban a formar parte de la flota del Ferrocarril de Cúcuta, tal como se puede ver a continuación:

¹⁵⁵ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía M. Lascano e Hijo. 25 de Enero de 1902, p. 1.

¹⁵⁶ Teniendo en cuenta que no había tránsito desde Maracaibo hacia Puerto Villamizar, no se podía recibir la correspondencia desde el exterior y por lo tanto no se podía tener noticias de los reclamos hechos a la Compañía del Ferrocarril por la falta de pago de sus obligaciones financieras con la casa *The River Plate Trust Loan and Agency Company Limited* de Londres que ascendían a 61.661,39 pesos en moneda de oro.

TABLA N° 4. LOCOMOTORAS AL SERVICIO DEL FERROCARRIL DESDE 1884.

NOMBRE DE LA MAQUINA	AÑO DE LLEGADA	AÑOS DE SERVICIO
No. 3 Colombia	1884	18
No. 6 Pamplonita	1888	14
No. 7 Táchira	1889	13
No. 5 Victoria	1889	13
No. 9 Zulia	1890	12
No. 4 América	1891	11
No. 10 Peralonso	1891	11
No. 11 Catatumbo	1892	10
No. 12 Torbes	1893	9
No. 1 Cúcuta	1893	9
No. 8 Floresta	1896	6
No. 15 Tamalameque	1896	6
No. 13 Grita	1903	Nueva
No. 14. Venezuela	1903	Nueva
No. 2 Santander	No disponible	Fuera de Servicio

Fuente: Informe del Presidente a los Accionistas, Tipografía M. Lascano e Hijo. Cúcuta 27 de enero de 1903. p. 6.

4.7 SIGLO XX: EVOLUCIÓN, AUGE Y CONSUMACIÓN DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA

Pese a tantos inconvenientes la Compañía empezó a cumplir sus compromisos con los acreedores en Londres, pagándoles los intereses del empréstito y la amortización sobre los bonos que sus representantes, los señores Isaac y Samuel habían negociado en el exterior¹⁵⁷. Al llegar a este punto los socios pensaron una propuesta que había formulado Alejandro Ortega el 30 de agosto de 1874 en Ocaña y que consistía en la apertura de una vía de este Ferrocarril hacia el río

¹⁵⁷ Biblioteca Nacional. Miscelánea 1231, Pza 6. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía M. Lascano e Hijo. 25 de Enero de 1904.

Magdalena, como una alternativa a ante la posible crisis del transporte fronterizo por el Ferrocarril de Cúcuta¹⁵⁸.

Durante el transcurso de 1903 las condiciones fueron más favorables para los intereses de la Compañía, aunque durante todo el año no había sido posible restablecer las importaciones por Puerto Villamizar, el servicio de ferrocarriles a la frontera estaba paralizado y el tránsito se limitaba únicamente al movimiento interno de víveres y maderas entre puerto Villamizar y Cúcuta.

El estado general de las vías había mejorado puesto que se remplazaron los durmientes deteriorados con maderas de alta calidad, se cambió gran número de rieles, se nivelaron y balastraron los tramos más defectuosos de las vías. Pese a los esfuerzos por mantener las carrileras y el material rodante en buen estado de funcionamiento, algunos repuestos de las locomotoras que estaban deterioradas se encontraban retenidas en Maracaibo por la prohibición del tránsito hacia el puerto colombiano.

Durante los cuatro años de prohibición del tránsito de cargas desde Maracaibo, las máquinas el ferrocarril estuvieron trabajando sin abastecerse de repuestos ni recibir reparaciones mayores y con escasez de obreros en los talleres de la Empresa. De igual forma la Empresa aún debía un saldo del empréstito de Londres de 286.500 en oro que se debían pagar en los seis años siguientes, pues hasta el momento no se había podido amortizar los bonos de deuda de la Compañía en el exterior por los efectos posteriores de la Guerra y los impedimentos del tránsito fronterizo.

¹⁵⁸ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. 15 de Julio de 1912, p 2.

Desde mediados de abril de 1904 de nuevo el país empezó a utilizar la ruta hacia Maracaibo para el servicio de exportación e importación de café y mercancías respectivamente¹⁵⁹, aunque la apertura total del tránsito se daría al comercio hasta el mes de junio de 1905¹⁶⁰. La preocupación más apremiante fue el intenso verano que disminuyó considerablemente la cosecha de café y de otros cultivos, y que impidió la navegación por el río Zulia abierta de nuevo al tránsito de cargas, justo cuando el comercio local había decidido hacer la importación de mercancías y sal por el lejano Puerto de Barranquilla. También afectaba a la Compañía del Ferrocarril el hecho de que el Gobierno Venezolano había habilitado la importación de cargas hacia territorio colombiano, siempre y cuando estas utilizaran exclusivamente el servicio ofrecido por el novedoso Ferrocarril del Táchira, en perjuicio de su similar cucuteño, por lo cual el movimiento de cargas por esta ruta no logró recuperar los volúmenes de los años precedentes a 1899¹⁶¹.

La disminución del tráfico comercial por esta ruta desde comienzos del Siglo XX se debió a parte de la Guerra interna que había vivido Colombia, a las disposiciones aduaneras de Venezuela que gravaban muchos artículos de exportación nacionales tales como las manufacturas de fique, lana y algodón, el tabaco y otras especies menores que por estos impedimentos ya no se podían exportar. En la misma medida el aumento de los gravámenes a la importación por parte de la aduana colombiana encarecieron la sal y las mercancías extranjeras, de tal forma que la importación de carga extranjera se limitó al movimiento de productos de consumo más indispensables.

¹⁵⁹ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía M. Lascano e Hijo. Cúcuta 15 de Julio de 1904.

¹⁶⁰ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía M. Lascano e Hijo. Cúcuta 25 de Enero de 1906.

¹⁶¹ *Ibíd.*, p. 2.

Ante esta cantidad de dificultades para el tránsito de cargas desde y hacia la frontera suscitado por las disposiciones aduaneras de ambas naciones, algunas casas comerciales locales suspendieron sus pedidos desde el exterior, limitando los ingresos de la Empresa a los obtenidos por la exportación de café de la Provincia.

La sociedad cucuteña y el comercio de la ciudad esperaban la firma de un acuerdo entre los gobiernos de Colombia y Venezuela que normalizara el movimiento comercial que se tenía en años anteriores, pero reincidentemente al comienzo del año 1906 las autoridades venezolanas suspendieron el tránsito por el río Zulia. Esta situación se agravó con una nueva prohibición que comunicó la aduana de Maracaibo el 27 de diciembre del mismo año, sin conocerse los motivos y el tiempo por el cual se extendería la medida que cobijaba a todas las mercancías que transitaban para Colombia y que tenían que ser desviadas por la ruta Uracá - Colón – Ureña¹⁶². Tan sólo desde el mes de junio de ese año hasta diciembre se pudo utilizar la ruta del ferrocarril para importar cierto tipo de mercancías desde el exterior¹⁶³.

La crítica situación de la Compañía se extendió durante todo el año de 1907, tiempo durante el cual la Empresa se pudo mantener como en varios periodos,

¹⁶² José Agustín Berti que llevaba desempeñando la Presidencia del Ferrocarril de Cúcuta por varios años seguidos y había sabido sortear los grandes inconvenientes que afectaron la estabilidad de la Empresa, planteó de nuevo como crítica la situación económica por la que atravesaba, puesto que ella dependía en gran medida de los ingresos obtenidos por la exportación de café y la importación de mercancías que debían transitar obligatoriamente por tierras venezolanas. El destino que avistaba Berti ante los impedimentos del tránsito que anunció el gobierno Venezolano en los últimos años, los resumió de la siguiente forma: "...en los últimos siete años hubo una influencia nefasta que desfavoreció las esperanzas de prosperidad y desvirtuó los cálculos optimistas que prometía el curso de la Empresa", habiéndose terminado la Guerra de los Mil Días.

¹⁶³ Biblioteca Nacional. Miscelánea 691. Pza. 7. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía M. Lascano e Hijo. Cúcuta 25 de enero de 1907.

gracias al tránsito interno de víveres, maderas y leñas que se llevaban a la ciudad y caseríos aledaños a la vía férrea a Puerto Villamizar¹⁶⁴. Por su parte el faltante del presupuesto de gastos de la Compañía se cubrió igual que en otros tiempos con los préstamos de las casas comerciales de la región. En ese momento la Junta Directiva se vio obligada a aumentar 25% el precio de los fletes para que la Empresa pudiera continuar la marcha, ya que el tránsito seguía restringido.

Los comerciantes tuvieron que esperar hasta el 23 de diciembre de 1908 para que el Gobierno venezolano restableciera el tránsito por el río Zulia, ya que este era "*la sabia de la Compañía*". Inmediatamente empezaron a enviar grandes cantidades de café, hasta llenar las bodegas de Puerto Villamizar, ante el temor de que en cualquier momento se prohibiera de nuevo la exportación de sus cargas por la vía a Maracaibo¹⁶⁵. En contraste con la situación de la Empresa en periodos anteriores, desde inicio de 1909 el movimiento mercantil empezó a recuperar su auge debido a la exportación de las grandes cantidades de café que se habían depositado en las bodegas del Puerto durante el tiempo de restricción y que esperaban la apertura del tránsito para poder ser enviadas al mercado internacional¹⁶⁶. Inmediatamente la Compañía empezó a remesar los fondos a los señores Isaac y Samuel en Londres para tender el pago de intereses de los años 1907, 1908 y 1909, y se pidieron a la American Trading Company de Nueva York los repuestos y herramientas para reparar las máquinas y empezar a prestar un mejor servicio¹⁶⁷.

¹⁶⁴ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía M. Lascano e Hijo. Cúcuta, 25 de Enero de 1908. p. 1.

¹⁶⁵ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía M. Lascano e Hijo. Cúcuta, 25 de enero de 1909.

¹⁶⁶ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía M. Lascano e Hijo. Primer semestre de 1909. Cúcuta, 15 de julio de 1909.

¹⁶⁷ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía M. Lascano e Hijo. Primer semestre de 1909. Cúcuta, 15 de julio de 1909., p. 2.

El retorno de la prosperidad a la Compañía continuó durante 1910, año durante en el cual se repartieron algunos dividendos a los accionistas, se atendieron los compromisos crediticios en el extranjero, se importaron repuestos y material rodante de Estados Unidos e Inglaterra, e incluso se adquirió una nueva locomotora que empezó a prestar servicio al comienzo del año. Adicionalmente el gobierno colombiano hacía negociaciones con su similar de Venezuela para tratar de evitar el cierre de la vía, pero de nuevo una temporada de sequía afectó el tránsito por el río Zulia, hasta el punto que fue necesario el cierre para la navegación de las embarcaciones de mediano y mayor calado¹⁶⁸. De nuevo el tránsito por el ferrocarril se redujo al movimiento interno de víveres y mercancías hasta comienzos de 1911.

Habiendo superado los inconvenientes causados por la sequía, el curso de la Compañía durante el resto de 1911 y el primer semestre de 1912 mejoró notoriamente, como en los mejores tiempos la Empresa podía cumplir todos sus compromisos en el exterior, los gastos de funcionamiento, los pagos a los acreedores y la repartición de dividendos se hicieron sin mayores contratiempos, pese a la crisis monetaria que afectó el comercio de Cúcuta ante la escasez de moneda de plata y la consecuente baja en el oro, pero que finalmente se pudo resolver el 12 de junio cuando el Gobierno Nacional envió a Cúcuta moneda de plata de 0,900 y acordó su paridad con el oro, aliviando la crisis y no permitiendo que llegara a afectar los intereses de la Compañía¹⁶⁹.

¹⁶⁸ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía M. Lascano e Hijo. Cúcuta, 25 de enero de 1911.

¹⁶⁹ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre de 1912. Cúcuta, 15 de julio de 1912.

Durante 1913 aumentaron tanto las importaciones como las exportaciones y se pudieron reducir los gastos ordinarios, gracias al reemplazo de varios vehículos defectuosos y la disminución de los gastos de conservación y reparación de las carrileras, factores que favorecieron la construcción de edificaciones para las nuevas estaciones y las residencias de los obreros que eran de primera necesidad en ese momento¹⁷⁰. El incremento del tránsito en 1913 hizo pensar a la Junta Directiva en la necesidad de adquirir tres nuevas locomotoras para reemplazar las más antiguas y garantizar el transporte en el caso que alguna máquina pudiera quedar fuera de servicio en un momento dado.

Se pidieron las cotizaciones de estas máquinas a Nueva York y Londres, teniendo como resultado que la importación de las máquinas bajo las condiciones del Jefe de Talleres, tendría un precio de 16.000 Dólares puestas en la ciudad de Cúcuta¹⁷¹. En este año también se dio inicio a la caja de ahorro de los trabajadores y obreros que pretendía garantizarle a estos empleados un capital líquido dentro de la Empresa, en caso de calamidad u otro inconveniente de fuerza mayor que se les presentara; para iniciar este proyecto la Compañía aportó mil pesos de capital inicial y los trabajadores lograron reunir durante el transcurso de 1913 un total de 7.290,05 pesos.

Precisamente en junio de 1913 se cumplían 25 años de haberse inaugurado oficialmente el Ferrocarril de Cúcuta y para la celebración la Junta Directiva destinaron 1.480,90 pesos del presupuesto para llevar a cabo los actos conmemorativos, la celebración se hizo con toda la “*pompa*” requerida y los actos

¹⁷⁰ Biblioteca Nacional. Miscelánea 859. Pza. 10. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Imprenta de El Conservador. Cúcuta 25 de enero de 1913. Se construyó la casa en Patillales, los edificios para las estaciones La Jarra y Aguaclara, los dos en teja, ladrillo y piedra en cuya construcción participaron entre 100 y 110 obreros.

¹⁷¹ Biblioteca Nacional. Miscelánea 859. Pza. 10. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Imprenta de El Conservador. Cúcuta 25 de enero de 1913. p. 3.

se habían puesto en conocimiento previo de los socios para pudieran participar de ellos. Paralelamente a la celebración de las bodas de plata del ferrocarril, los socios afrontaban intereses y sentimientos encontrados puesto que el 30 de abril de ese año culminaba el plazo de 25 años de concesión para la explotación del tranvía de la ciudad que le había concedido el Gobierno municipal y por lo tanto este debería ser entregado al Distrito según lo estipulaba en el tratado inicial¹⁷². Por su parte la Junta Directiva de la Compañía estaba dispuesta a cumplir esta formalidad, aclarándole al gobierno que aunque esta anexidad estaba hipotecada por el empréstito de Londres, la Empresa cubriría la deuda para no afectar sus intereses en el tranvía.

El transcurso de 1914 fue un periodo de relativa prosperidad para la Compañía y el aumento de los ingresos alentó a sus directivos a abonar una suma importante a la deuda contraída en Londres para acercarse objetivo de la Junta de cancelar esta obligación en su totalidad en 1915¹⁷³. Una vez cubierto este compromiso la Junta empezaría a incrementar los activos de la Empresa y a invertir en la conservación y mantenimiento de las vías férreas para prestar un mejor servicio al público y el comercio. Hubo recursos suficientes para el pago de once dividendos a los socios por la suma de 198.000 pesos, la importación de gran cantidad de repuestos y ruedas para las máquinas, el pedido del exterior de dos locomotoras, un carro mixto especial de pasajeros, armaduras de acero para ensamblar carros, plataformas de carga y un carro automóvil de seis pasajeros. También se procedió a reemplazar las antiguas edificaciones de bahareque por estructuras de ladrillo y teja fabricados en el tejlar establecido por la Compañía para estos fines con el propósito de ahorrar costos.

¹⁷² Biblioteca Nacional. Miscelánea 854. Pza. 13. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Imprenta de El Conservador. Cúcuta 25 de enero de 1913.

¹⁷³ Durante 1913 se pagaron 161.778 pesos entre intereses, amortización del capital y letras de compras de moneda extranjera (o premio como lo llamaban en aquel tiempo) para los respectivos pagos en el extranjero.

El único inconveniente que estaba presentando la Compañía era el aumento considerable en el gasto de tracción causado por el elevado precio de las leñas que alimentaban las locomotoras, puesto que los cortes de madera estaban lejos de la ciudad y las que se lograban conseguir eran caras y de regular calidad. La prioridad era entonces lograr conseguir una fuente de energía de mejor calidad y de menor costo que lograra remplazar el uso de la madera en las calderas de las locomotoras¹⁷⁴.

En la sesión ordinaria de la Junta de Accionistas efectuada a inicios de 1914 José Agustín Berti quién aún ocupaba el cargo de Presidente de la Compañía, informó a los socios la diligencia de entrega del Tranvía al Honorable Consejo Municipal de Cúcuta. Sin embargo la administración de esta anexidad del ferrocarril siguió a cargo de la Compañía desde el 1 de mayo, aunque ahora por cuenta del municipio, mientras el Consejo adjudicaba su administración a una persona o grupo de empresarios que asumiera esta tarea¹⁷⁵.

Cuando la Compañía parecía retomar su estabilidad y empezaba a obtener rentabilidad de su actividad, en el continente europeo se estaba gestando el primer episodio de la Guerra Mundial. Los efectos de la Guerra inicialmente no tuvieron un impacto importante en la actividad del Ferrocarril, puesto el conflicto en su primera fase tuvo como centro de operaciones el Este europeo involucrando a los países con los cuales no había una estrecha relación comercial, tales como Austria, Rusia, Alemania y Francia. La situación empezó a cambiar desde los primeros meses de 1915 ya que el movimiento de carga, principalmente las

¹⁷⁴ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Cúcuta, 25 de enero de 1914, p. 6.

¹⁷⁵ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre de 1914. Tipografía El Artista. Cúcuta, 15 de Julio de 1914.

importaciones de mercancías de todo tipo disminuyó ostensiblemente. Sin embargo el tráfico por el ferrocarril se logró mantener durante los años 1915 y 1916 gracias a la rica producción agrícola que se intercambiaba dentro de la región y que permitió a la Empresa recibir ingresos del tráfico de ganado, maderas y víveres, teniendo en cuenta que estos últimos sufrieron la embestida de una plaga de langostas que afectó todos los cultivos de la región¹⁷⁶.

A pesar de las dificultades en 1915 se lograron repartir cinco dividendos, se remesaron fondos al exterior para suplir las deudas en Londres y se puso en movimiento la nueva locomotora González Vázquez, la mejor y más potente máquina con la que contó la Compañía hasta ese momento y que se bautizó en homenaje del entonces Director de Obras e Ingeniero Jefe del Ferrocarril, Juan Nepomuceno González Vázquez. Esta nueva máquina contaba con un vagón mixto para pasajeros y seis plataformas cargueras armadas en los talleres de la Empresa.

La prolongación de la Primera Gran Guerra hizo que los resultados de la Compañía en materia comercial llegaran a un nivel deficiente en relación con las utilidades que les debía producir a sus propietarios. Las rentas por la importación de mercancías y el tráfico interno de maderas y víveres empezaron a disminuir considerablemente desde inicios de 1917, precisamente cuando Estados Unidos tomó parte activa en el conflicto, situación que desencadenó en el alza de los fletes marítimos y el cobro de un impuesto de guerra por parte de los países de la Triple Entente, con los cuales la Empresa mantenía importantes relaciones económicas.

¹⁷⁶ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Imprenta del periódico El Trabajo, Cúcuta 25 de enero de 1916.

Adicionalmente la caída en el tráfico interno en el transcurso de 1917 se debió más que a los impedimentos que trajo la Guerra Mundial al tráfico internacional, a la destrucción que había causado la fuerte temporada invernal de 1916, justo cuando los comerciantes no se habían repuesto del daño que le había causado a los cultivos la plaga de langostas y que de paso estaba invadiendo nuevas plantaciones, logrando reducir las rentas de la Empresa a la mitad¹⁷⁷.

De igual forma se presentó un nuevo inconveniente para la Compañía puesto que al hacer la entrega del tranvía urbano al Consejo de Cúcuta, esta entidad prohibía a la Empresa la utilización de las carrileras para el tránsito de locomotoras y carros del Ferrocarril que tenían que pasar por un tramo hacia la línea de la Frontera entre las estaciones Cúcuta y Rosetal. A fin de llegar a un convenio acerca de la administración del tranvía que llevaba dos años a cargo de la Compañía del Ferrocarril, el Consejo de la ciudad y la Junta Directiva plantearon sus propuestas para aproximarse a un acuerdo sobre la utilización de dicho tramo de la vía¹⁷⁸. El problema radicaba en que parte de las líneas férreas que conducían a la Frontera utilizaba un tramo del recorrido las líneas del tranvía y el Gobierno municipal no veía conveniente que la Empresa utilizara sus rieles para el paso trenes de gran peso entre las estaciones Cúcuta y Rosetal.

Inmediatamente el Consejo Municipal nombró una comisión encabezada por el señor Alberto C. Suárez para otorgar en opción de arrendamiento el tranvía de la ciudad a su misma progenitora, la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta por el término de 15 años para su explotación y conservación del material rodante. A su vez el señor Suárez le pidió a la Empresa que a cambio de permitir el paso de

¹⁷⁷ Biblioteca Nacional. Miscelánea 415. Pza. 5. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre 1917. Imprenta Liberty. Cúcuta, 15 de julio de 1917.

¹⁷⁸ A.H.A.H.N.S Fondo Ferrocarril de Cúcuta Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas año 1917. Cúcuta, 25 de enero de 1918, p 7.

locomotoras y vagones entre las estaciones Cúcuta y Rosetal con destino hacia la Frontera, la Empresa debía realizar el mantenimiento respectivo del material rodante, los puentes, las cunetas, las bocacalles y los desagües de las vías, aparte de que se le obligaba a construir una prolongación de las carrileras hasta el cementerio central y el puente San Rafael. También le exigía a la Empresa a construir un puente en la parte nororiental de la ciudad suficientemente ancho para el paso del ferrocarril, el tranvía y automóviles; a construir una obra pública que el Consejo determinara (no mencionó de que tipo ni la utilidad de dicha obra) por un monto mínimo de veinte mil pesos en plazo máximo de tres años y a construir una estación para el tranvía de quinientos metros cuadrados en el sitio señalado también por el Consejo¹⁷⁹.

Desde luego la Gerencia de la Compañía manifestó su repugnancia a las condiciones puestas por el representante del Consejo y le respondió que era preferible hacer una licitación para tomar la administración del tranvía por el término de quince años, que acceder a las pretensiones del señor Suárez.

Por la ausencia del Presidente de la Empresa Alberto Camilo Suárez desde el mes de mayo de 1918 por asuntos “personales”, asumió su remplazo el Primer Vicepresidente Fabio González Tavera hasta mediados de 1919. A su retorno en el mes de julio el Presidente Suárez anunció con gratitud la terminación del conflicto europeo, al tiempo que el comercio empezó a mostrar síntomas de recuperación, especialmente en las exportaciones de café y otras especies¹⁸⁰.

¹⁷⁹ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas año 1917. Cúcuta, 25 de enero de 1918, p.10.

¹⁸⁰ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre de 1919. Cúcuta, 15 de Julio de 1919.

En cuanto a la controversia entre la Empresa y el Consejo municipal sobre el tránsito del ferrocarril por un tramo del tranvía urbano, la Compañía reconoció hasta cierto punto la calidad del reclamo oficial y le ordenó al ingeniero de la Compañía que rindiera un informe sobre la parte técnica y el costo de las obras que debía ejecutar la Empresa a cambio del derecho de transitar el trayecto en controversia.

Las juntas Directiva y General de Accionistas de la Compañía discutieron y aprobaron el contrato número 884 sobre el tranvía pactado con el Consejo de Cúcuta, por el cual el municipio permitía el paso de locomotoras, vagones y plataformas del ferrocarril entre las estaciones Cúcuta y Rosetal, libre de gravámenes e impuestos siempre que la Compañía adelantara las obras propuestas por el municipio en compensación del derecho o permiso. Más adelante el 30 de octubre de 1919 el citado contrato fue aclarado y ampliado entre el Personero municipal Leandro Cuberos Niño y el Presidente de la Empresa Alberto Camilo Suárez¹⁸¹. La reforma al contrato incluyó la posibilidad de que la Compañía pudiera expandir su red férrea dentro de la ciudad de Cúcuta para el transporte de carga y trenes expresos entre las estaciones Cúcuta y Rosetal, permitiendo el paso de los trenes que necesitaban abastecerse de agua de los tanques que la Empresa tenía ubicados junto a la cervecería Santander¹⁸². De otro lado la reforma prohibía el cargue y descargue de mercancías, víveres, café y maderas dentro de la ciudad, en puntos diferentes a las estaciones Cúcuta y Rosetal, así como esta nueva agenda ratificó la construcción de un vagón adecuado para la conducción de carne desde el matadero público hasta el mercado cubierto.

¹⁸¹ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Enero 25 de 1920, p. 48.

¹⁸² A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Enero 25 de 1920, p. 49.

El 23 de junio del año 1919 se iniciaron los trabajos para prolongar el tranvía hasta el puente de San Rafael y hacia el 25 de julio del mismo año el enriado llegó hasta esa parte de la ciudad, aunque el tránsito por esa vía se abrió el 3 de agosto del mismo año. Ese mismo 30 de octubre se entregó a los representantes del Gobierno municipal el recién construido ramal del tranvía hasta el puente de San Rafael y los desvíos que comunicaban al matadero público y el mercado cubierto¹⁸³. La obra medía 1881 metros y se extendía a lo largo de la ciudad desde el palacio de Gobierno hasta el extremo sur de la ciudad y tuvo un costo de 8.885 pesos.

Para poder llevar a cabo la construcción de las obras estipuladas en el contrato se destinó una suma de 12.500 pesos oro que se agregaron a los gastos del Ferrocarril de la Frontera, teniendo en cuenta que para ahorrar costos la Compañía dispuso de un gran número de rieles de 30 libras por yarda en buen estado y que habían sido retirados de la línea a Puerto Villamizar para reemplazarlos por otros más resistentes de 40 libras.

Durante 1919 los resultados de la Empresa fueron satisfactorios a pesar de que el movimiento de importación no logró recuperarse totalmente al finalizar la Guerra en Europa; sin embargo se pidió a Manchester por medio de los fideicomisarios de la Empresa Isaac y Samuel, una locomotora de gran tamaño a la casa Kerr Stuard

¹⁸³A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Enero 25 de 1920, p. 52. "...en seguida una máquina del tranvía con dos carros de pasajeros y un alijo, los Representantes del municipio y los de la Compañía hicieron un recorrido completo de la línea al puente de San Rafael, la cual mide dos mil doscientos veinte metros de extensión con los desvíos y después presenciaron la entrada de una máquina arrastrando un vagón al interior del mercado cubierto y del matadero público..."

& Co. Lid., que tuvo un precio de 4.850 Libras Esterlinas¹⁸⁴. También se cubrieron sesenta y un bonos de la Empresa colocados en Londres por un valor de 2,000 Libras, quedando como único saldo de dicha obligación 4.000 Libras.

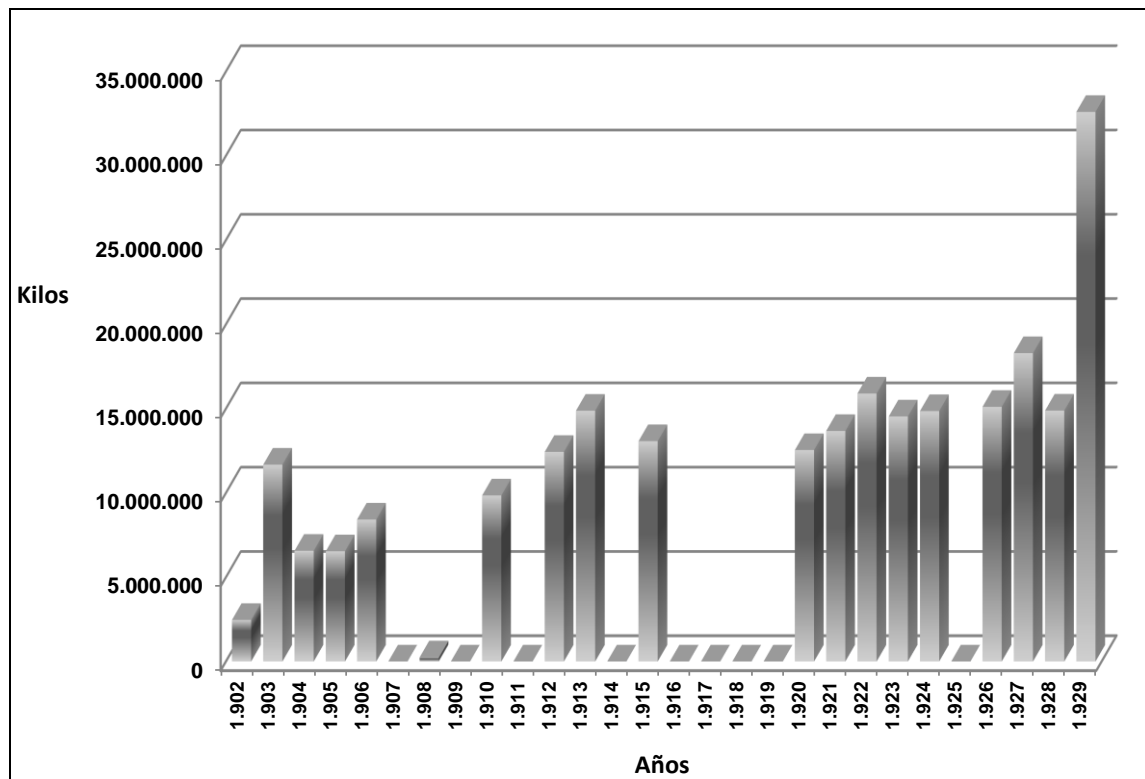
En la década de 1920 la Compañía tuvo un desempeño que se caracterizó por las frecuentes variaciones en su actividad, causada por múltiples factores entre los que se pudieron encontrar las dificultades causadas por el clima que impedía el normal tráfico desde y hacia el Lago de Maracaibo y que derivó en la decisión de varios comerciantes de realizar el transporte por territorio venezolano, aumentando a su vez los costos del movimiento de las cargas; los perjuicios causados por las variaciones en los precios internacionales de café y la escasez del grano, los derrumbes sobre las líneas del tren, el descarrilamiento de máquinas y vagones por daños en las carrileras, atropellamiento de animales y errores humanos al conducir las máquinas, y el cierre de la frontera por parte de las autoridades venezolanas. Sin embargo a pesar de todas las dificultades la Junta Directiva tuvo presente que la Compañía debía mejorar las rutas existentes y abrir otras nuevas con el fin de incrementar movimiento interno de víveres, mercancías, animales y otras cargas para expandir la actividad de la Empresa como lo tenían pensado, hasta se pensó en empalmar las líneas del Ferrocarril de Cúcuta con los ferrocarriles al interior de Colombia y Venezuela.

Desde 1920 la Compañía inició su actividad con buenos resultados gracias a los pronósticos esta logró cumplir con el último pago de la deuda de Londres, suprimiendo con esto el pago de intereses, amortización y los sueldos de los fideicomisarios encargados de hacer las transacciones en Londres. La Empresa aprovechó la situación aparentemente estable para hacer el pedido al exterior de

¹⁸⁴ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Enero 25 de 1920, p 2.

doscientas veinte toneladas de rieles de cuarenta libras por yarda¹⁸⁵, los útiles y materiales necesarios para remplazar los peligrosos cambios de rutas existentes, aparte de diez plataformas cargueras con capacidad de diez toneladas cada una y repuestos para el sostenimiento del servicio¹⁸⁶.

GRÁFICO N° 5: MOVIMIENTO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN POR EL FERROCARRIL 1902-1929 (MILLONES DE KILOS)



Fuente: Elaborado por el Autor a partir de los datos recopilados.

¹⁸⁵Generalmente los pedidos de repuestos y materiales se hacían a las casas comerciales de los señores Isaac y Samuel de Londres, G. & A. Walker, G. Amsinck & Co. Inc. e Iglesias & Co. Inc.

¹⁸⁶A.H.A.H.N.S Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre de 1920. Cúcuta, 15 de julio de 1920, p. 2.

Desafortunadamente desde el mes de agosto de 1920 sobrevino una disminución en la producción de café en la región y nuevamente se presentó una intempestiva clausura del puerto venezolano de Encontrados y la paralización del tránsito con el Estado Táchira que redujo abruptamente tráfico de mercancías, maderas y víveres, razón por la cual en ese momento los ingresos que percibía la Empresa tan sólo alcanzaban para cubrir los gastos de funcionamiento.

Como ya había sucedido en repetidas ocasiones la Junta Directiva fue autorizada por la Junta General para bajar los salarios de los empleados, los jornales de los obreros y licenciar gran parte del personal de conservación de las carrileras, así mismo la mala situación obligó a cancelar el pedido al exterior de los rieles que se tenía previsto para utilizarlos en la construcción del ramal del sur o Pamplona¹⁸⁷.

La mala situación del comercio y por lo tanto de la Compañía empezó a cambiar de nuevo a partir del segundo semestre de 1921 con la reactivación del comercio internacional, logrando finalizar el año con unos resultados satisfactorios para el comercio regional y por tanto para la Empresa. La reacción de los directivos fue aumentar inmediatamente la capacidad de carga del material rodante de 180.000 a 380.000 kilogramos para aprovechar el incremento repentino del comercio, que entre otras cosas se debió al envío hacia el exterior de la gran cantidad de café que se hallaba depositado en las bodegas de la Empresa, esperando la normalización del tráfico por el Puerto de Encontrados¹⁸⁸.

¹⁸⁷ A.H.A.H.N.S Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre de 1920. Cúcuta, 15 de julio de 1920, p.1.

¹⁸⁸ A.H.A.H.N.S Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Cúcuta, 25 de enero de 1922.

El súbito aumento de los precios internacionales de café, especialmente en New York hizo que los buenos resultados de la Empresa se extendieran durante todo el años de 1922. Los comerciantes de la región ansiosos de ganancias comenzaron a enviar grandes cantidades de café al mercado de New York, dándole a la Empresa el nuevo empuje que necesitaba para continuar sus proyectos de expansión hacia el interior de la Nación.

Gracias a este auge comercial de la Empresa, los directivos empezaron a adoptar una serie de medidas tendientes a mejorar las condiciones de los trabajadores de la Compañía. Fue así como se cambió el sistema de salud de los empleados puesto que había fallas en el pago de las incapacidades laborales¹⁸⁹ y gran cantidad de accidentes laborales y enfermedades que los estaba afectando, entre las cuales se podían contar el paludismo, disentería, fiebre amarilla, tétano, viruela y algunos casos de lepra que fueron detectados por los médicos de la Compañía en la gran cantidad de consultas que atendían mensualmente. Se adelantaron campañas de vacunación para evitar el brote de epidemias y se capacitó a los empleados en el manejo de los alimentos y el consumo obligatorio de agua hervida en los albergues que tenía la Compañía para los obreros.

También se puso en vigencia reglamentado por la Junta Directiva el acuerdo que establecía la escuela de artes y oficios de los talleres que arrancó labores con diez alumnos y fue creciendo en adelante¹⁹⁰. Igualmente se creó la escuela de primeras letras para los peones, pues estos trabajadores no podían ascender a los cargos de guardalíneas o jefes de estación ya que la gran mayoría no sabían escribir ni llevar cuentas. Inicialmente se tuvo en cuenta a los trabajadores con

¹⁸⁹ Para corregir las fallas del sistema de salud anterior que reconocía medio sueldo a los enfermos sin ningún control. Esto causó inicialmente el descontento de algunos empleados, quienes argumentaron que la medida privaba de sustento a sus familias en caso de alguna enfermedad.

¹⁹⁰ A.H.A.H.N.S Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Cúcuta. Enero 25 de 1923. p. 5.

más de treinta años en la Compañía, ya viejos e incapaces para el trabajo, cansados y pobres, dado que según el Presidente de la Empresa en ese momento, Fabio González Tavera era injusto despedirlos sin ninguna remuneración.

Hubo necesidad de hacer algunas jubilaciones y asensos en los cargos que ocupaban los empleados más antiguos, porque sus facultades físicas no les permitían realizar trabajos pesados o que demandaran el pleno uso del cuidado¹⁹¹.

Durante los años 1922 y 1923 no se hicieron pedidos al exterior, excepto algunos rieles de cuarenta libras y las grasas y aceites indispensables para la lubricación y encendido de las locomotoras. El material rodante se encontraba en excelente estado según el informe del Jefe de Talleres e incluso se estaban armando unas nuevas locomotoras compradas a la Compañía del Ferrocarril del Táchira, las máquinas nuevas entraron a remplazar las más antiguas y pequeñas nombradas América y Tamalameque marcadas con los números 19 y 20 respectivamente. Por su parte estas máquinas removidas pasaron a prestar sus servicios en el nuevo Ferrocarril del Sur con los nombres de Chinácota y Pamplona.

Desde fines de febrero de 1924 el verano se intensificó de nuevo y disminuyó el cauce del río Zulia casi en su totalidad, afectando la navegación y encareciendo los fletes, razón por la cual algunos comerciantes de Maracaibo pidieron permiso al Gobierno venezolano para transportar el café y las mercancías por la carretera de Ureña a la Estación Táchira, situación que afectó a la Compañía del Ferrocarril

¹⁹¹ Se jubilaron con más de 30 años de servicio el caporal Julio Olivares y el caporal Vicente Coronel se cambió de puesto de trabajo. Se retiraron voluntariamente de la Compañía el maestro Francisco Valderrama y el caporal Roberto Izarra. Se nombraron maestros de obras oficiales a Virgilio Ortega y Antonio Suárez y se nombraron caporales a los obreros Fortunato Delgado, Vidal Sayego, José Camacho e Hipólito Contreras.

de Cúcuta por lo que la Junta Directiva decidió prescindir de algunos empleados y disminuir entre un diez y quince por ciento los sueldos y jornales de empleados y obreros¹⁹². En mayo regresaron las lluvias y mejoraron las condiciones de la navegación por el río, el comercio regresó a la normalidad y se suprimieron las rebajas de los sueldos y jornales.

La normalización del tráfico y el comercio durante 1924 hizo posible que las juntas tomaran grandes decisiones para la Compañía, por un lado se pensó la opción de prolongar la ruta del Ferrocarril de Puerto Villamizar hacia bocas del río La Grita para buscar empalmarlo con el Gran Ferrocarril del Táchira en territorio venezolano y por el otro, la posibilidad de darle cumplimiento a la Ley 38 del mismo año, mediante la cual se había pactado con el Gobierno Nacional la prolongación de la ruta férrea del sur hasta el corregimiento de Tescua, en la ruta hacia el municipio de Pamplona.

Como había sucedido en diversas ocasiones, durante el primer semestre de 1925 decayó el movimiento de exportación, debido a la escasez de la cosecha de café en la región que se vio disminuida a un 33% con respecto a los que lo se había producido el año anterior. Las importaciones que habían tenido un movimiento importante en 1924 también disminuyeron, esta vez por falta de personal que trabajara en la navegación en el río Zulia, afectado este por la pérdida de caudal que le había causado el fuerte verano, de tal forma que se vio la necesidad de movilizar las cargas por la carretera del Táchira. La crisis continuó y se extendió hasta el primer semestre 1926 en donde los ingresos para la Compañía fueron muy reducidos, dado que el movimiento de exportación de café e importación de

¹⁹² A.H.A.H.N.S Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre 1924. Cúcuta, 15 de julio de 1924.

mercancías que alcanzaban el 80% del tráfico total, continuaron sufriendo por la falta de lluvias¹⁹³.

La navegación por los ríos Zulia y Catatumbo quedó totalmente suspendida por el bajo nivel de sus aguas, ocasionando enormes pérdidas a la Empresa y el comercio de la plaza. De nuevo algunos comerciantes de la región fronteriza decidieron transportar sus cargas por la vía terrestre del Táchira y por lo tanto los ingresos por fletes de la Compañía se perdieron. A esta difícil situación había que sumarle los altos costos que estaba demandando la construcción de la prolongación hacia La Grita y el respectivo empalme de las líneas y los diversos pedidos de materiales al exterior.

La Empresa también contrató con el Gobierno departamental la construcción de otros caminos y carreteras secundarias con la finalidad de transportar los víveres provenientes de esas regiones por el Ferrocarril del Sur. Por ese motivo la Compañía construyó las vías hacia las poblaciones de Córdoba, Bochalema, Sucre y Arboledas con trazado de carretera para facilitar el tráfico entre las regiones productoras café en su mayoría.

En 1926 se armaron en los talleres de la Compañía dos nuevas locomotoras de veintidós toneladas cada una que se habían pedido a la American Locomotive Works para satisfacer la demanda del tráfico del Ferrocarril del Sur¹⁹⁴. Además estaban llegando otras dos nuevas máquinas de cincuenta toneladas para ponerlas en servicio en la línea de Puerto Villamizar y el empalme de La Grita y

¹⁹³A.H.A.H.N.S Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre de 1926. Cúcuta, julio 15 de 1926, p1.

¹⁹⁴A.H.A.H.N.S Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre de 1926. Cúcuta, julio 15 de 1926, p. 3.

que serían bautizadas con los nombres Bolívar y Cundinamarca. Hacia 1927 Fabio González Tavera quien llevaba ocupando durante los últimos 8 años la presidencia de la Compañía, anunció su impetuosa necesidad de abandonar el cargo por motivos ajenos a la Empresa. González había asumido la presidencia de la Compañía justo cuando el anterior presidente, el doctor Alberto Camilo Suárez tuvo también que retirarse por sus múltiples ocupaciones en mayo de 1920.

Desde el momento en que González asumió la Presidencia hasta el anuncio de su retiro, la Empresa logró repartir setenta y dos dividendos a sus socios de cincuenta centavos cada uno, es decir un promedio de sesenta y cuatro mil ochocientos pesos por cada acción. Durante la administración de González Tavera se construyó un total de cuarenta y siete y medio kilómetros de ferrovía, de los cuales dieciséis pertenecían al Gobierno Nacional, pero se encontraban bajo la administración de la Empresa. De dieciséis locomotoras que había en 1918, se pasó a tener veintitrés máquinas en servicio duplicando la capacidad de carga al doble de la que existía.

Se cambió el sistema de alumbrado eléctrico para los carros de pasajeros, pues se pasó de la utilización de lámparas de petróleo que era muy peligroso e incómodo para los pasajeros, a un sistema eléctrico alimentado por turbo generadores. En la línea a Puerto Villamizar y el empalme en La Grita se cambiaron todos los viejos rieles de 30 libras por yarda por rieles más resistentes de 40 libras para impedir el descarrilamiento de las locomotoras y garantizar la seguridad en la marcha. Se construyeron tres grandes puentes entre ellos, dos de setenta y cinco metros de largo cada uno sobre los ríos Pamplonita y la Grita, y el otro en la frontera con Venezuela. También durante esta administración se

levantaron tres estaciones en el ramal del Sur y un túnel que financió el Gobierno Nacional.

De igual manera el Gobierno financió la construcción de tres puentes estratégicos de los cuáles la Compañía asumió las obras, siendo ellos el puente Internacional Bolívar de trescientos metros de extensión, el puente sobre el río Zulia de ciento veinte metros y el Peralonso de cuarenta y cinco metros que contribuyeron al crecimiento de la Empresa, pues por estas estructuras el gobierno venezolano permitió la movilización de cargas de café, desde el Estado Táchira hacia territorio nacional y con rumbo a Puerto Villamizar para ser exportados, de nuevo por el puerto venezolano de Maracaibo.

Durante 1927 la Empresa tuvo un buen desempeño económico por el aumento del tráfico en las líneas del ferrocarril, principalmente de víveres y especies provenientes de las regiones del sur, y por las facilidades que brindaba el nuevo empalme de La Grita para el ingreso de mercancías del exterior. Este nuevo auge del tráfico hizo que se pidieran al extranjero otras dos nuevas locomotoras grandes de las marcas Garrat y Kitson de cuatro cilindros, que podían moverse con su capacidad de carga máxima a una velocidad no inferior a veinte kilómetros por hora y funcionar con carbón mineral o madera, frenos de aire y luz eléctrica en sus carros¹⁹⁵.

Los pronósticos eran alentadores teniendo en cuenta que se esperaba una buena cosecha de café en 1928 que junto al buen desarrollo que habían tenido las vías de comunicación, debían estar prestos para atender un mayor movimiento de carga que en los periodos anteriores. Para ampliar la capacidad del tráfico se dispuso la construcción en la Estación Cúcuta de un tambo o bodega de

¹⁹⁵A.H.A.H.N.S Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía Juan José Duarte. Cúcuta, febrero 15 de 1927.

cuatrocientos ochenta y uno metros cuadrados. La Compañía también acometió la construcción de la carretera que comunicaba a la población de Bochalema con la carretera central del Norte que se dio al servicio también en octubre de 1928; la obra de tres mil seiscientos metros entre este poblado y la carretera tuvo un costo de 51.921,45 pesos que fueron subvencionados por el Gobierno Nacional. Ese mismo año se decidió sustituir los anteriores títulos o acciones en la Empresa por certificados que acreditaban la posesión de intereses económicos dentro ella.

El movimiento de cargas por el ferrocarril siguió en aumento durante la mayor parte de 1929, aunque en los últimos meses del año se presentó una baja general de la actividad de la Empresa que su Presidente Alfredo Azuero Arenas atribuyó, ignorando posiblemente los efectos de la crisis económica que atravesaba la economía mundial en ese momento, a la relativa “quietud comercial” derivada de las dificultades que atravesaba el Gobierno Nacional y la fuerte baja del precio internacional del café, pese a que algunos ramos del comercio lograron superar la actividad de 1928¹⁹⁶.

Cuando se calmó la agitación política causada por el animado debate para elegir el Presidente de la República que logró afectar parte de las actividades comerciales en la Nación, la situación de la Empresa pareció retornar a la normalidad. Durante el año aumentó notablemente el volumen transportado tanto de movimiento interno como hacia el exterior, pero el nivel de competencia que empezó a enfrentar el ferrocarril con los automotores y camiones de carga, obligaron a la Compañía a bajar los fletes de transporte de mercancías por la ruta del ferrocarril.

¹⁹⁶A.H.A.H.N.S Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía Juan José Durán. Cúcuta, febrero 28 de 1930.

A partir de 1930 los intereses de los gobiernos departamental y nacional giraban en torno a la implementación del transporte vehicular y la unión de las vías regionales con la carretera central del Norte que comunicaba con el interior del país, aparte de la apertura de la malla vial hacia Venezuela que buscaba facilitar el transporte entre las capitales de ambas naciones por este sistema que lograba llegar a un mayor número de poblaciones con más facilidad y sin la necesidad de dotarlo de una infraestructura tan costosa y compleja.

El Ferrocarril de Cúcuta hacia Puerto Villamizar continuó su marcha sobreponiéndose a todo tipo de dificultades que hacían año tras año menos rentable su actividad para los accionistas. Hacia 1936 la línea sólo tenía en movimiento cuatro locomotoras que hacían escasamente dos recorridos diarios, sin embargo se gestionó la compra de dos de estas máquinas al Ferrocarril de Cundinamarca pues esta Empresa contaba con paralelas de 90 centímetros y había adquirido tal vez erróneamente las máquinas de un metro entre sus ejes. Los gastos de la Compañía eran cada vez más elevados por el alto costo del combustible y los materiales nacionales e importados; de igual forma las leyes laborales o servicios sociales como se les nombró, exigieron el alza de los sueldos de los empleados y los salarios de los obreros.

En contraste con el aumento en los gastos de la Compañía los fletes para la exportación e importación bajaron 69% y 57,77% respectivamente, al tiempo que los pasajes lo hicieron en 33%¹⁹⁷. Paralelamente el Gobierno venezolano decretó el 31 de octubre de 1936 la rebaja de los derechos consulares y de almacenaje que equivalían al 1,5% y 1% del valor de las mercancías a las empresas que

¹⁹⁷A.H.A.H.N.S Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre 1936. Cúcuta, julio 15 de 1936.

prestaban el servicio de carga entre Cúcuta y Maracaibo, haciéndole una fuerte competencia al ferrocarril.

Debido a los masivos despidos y bajas de los sueldos ocasionada por las fluctuaciones en el comercio, se conformó el Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril que el 10 de diciembre de 1937 presentó un pliego de peticiones que incluía entre otras cuestiones, el reintegro de los trabajadores despedidos injustificadamente y sin previo aviso, la mejora en las condiciones laborales y el pago de medio sueldo de indemnización cuando fuera imprescindible el despido de personal. Desde luego la delicada situación económica de la Compañía hizo imposible acceder a todas las pretensiones de los trabajadores que terminaron negociando pacíficamente sus propuestas con la Empresa¹⁹⁸.

Pese a que todos los factores estaban en contra del auge de la Compañía y que tan sólo contaba con la primera vía que había fundado en 1887, en el año 1938 la actividad de la Compañía creció puesto que todos los ramos del transporte se desempeñaron satisfactoriamente, como resultado del aumento en la producción agrícola y la explotación de yacimientos de petróleo ubicados en la región y explotados por la Colombian Petroleum Company, a cuyo tráfico empezó a servir el ferrocarril en sus últimos años.

Este nuevo auge de la actividad de la Compañía fue percibido por algunos miembros del Gobierno Nacional y en 1945 el Senador Rodrigo Peñaranda Yáñez logró aprobar en el Congreso la Ley 50 que ordenaba a la Nación la compra del Ferrocarril de Cúcuta y autorizaba al Gobierno Nacional a negociar con el de

¹⁹⁸ A.H.A.H.N.S Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer Semestre de 1937. Cúcuta, julio 15 de 1937.

Venezuela la Nacionalización del Ferrocarril del Táchira y la apertura de la barra de Maracaibo, con el fin de fomentar el tráfico internacional entre ambos países y aprovechar las magníficas condiciones geográficas de la ruta en el mutuo beneficio¹⁹⁹.

Desafortunadamente los esfuerzos del Senador Peñaranda y de los directivos de la Compañía fueron empañados por una serie de sucesos que hicieron inviable la compra del ferrocarril por parte de la Nación. Desde 1937 el Gobierno venezolano empezó a imponer fuertes medidas proteccionistas que hicieron que el comercio de la ciudad fuera decayendo. Se rebajaron los cupos para la exportación e importación de cargamentos por Maracaibo y se impusieron fuertes restricciones a las licencias de importación de mercancías hacia Colombia²⁰⁰. Así mismo las pretensiones que la Compañía del Ferrocarril del Táchira tenía de que el Gobierno de su país adquiriera dicho ferrocarril y constituyera junto al Gobierno colombiano un acuerdo comercial para la libre circulación de vagones hasta el Puerto de Maracaibo, quedó atrás porque aquel no estaba interesado en adquirir la Empresa, sino en iniciar la unión de la Nación venezolana mediante una extensa red de carreteras que sería el gran proyecto vial del Presidente Juan Vicente Gómez.

El 2 de mayo de 1953 se firmó en Cúcuta la escritura de promesa de venta del ferrocarril al Municipio entre el Presidente de la Compañía José Abrahím, el Personero municipal Fernando Balaguera y el Secretario de Hacienda Guillermo Arámbula. Con el fin de construir una carretera entre Cúcuta y Puerto Villamizar se constituyó una Junta Cívica integrada por los señores Pedro Felipe Lara, Víctor

¹⁹⁹ A.H.A.H.N.S Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la compañía a los Accionistas. Primer semestre. Cúcuta, 15 de julio de 1945.

²⁰⁰ A.H.A.H.N.S Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer Semestre. Cúcuta, 15 de julio de 1949.

Pérez Peñaranda y Ernesto Vargas Lara entre otros, quienes solicitaron al Gobernador Gonzalo Rivera Laguado que se dirigiera al Presidente de la República en busca de recursos provenientes del consumo de gasolina para invertir en la construcción de las carreteras hacia Puerto Villamizar, de Cúcuta a Santa Marta por la vía del Catatumbo y de Cúcuta a San Faustino y puerto Santander.²⁰¹

Como consecuencia de un estudio hecho por los directivos de la Compañía del Ferrocarril, la Asamblea de Accionistas acordó el 25 de enero de 1955 la liquidación de la Empresa y anunció que la mercancía exportable de Cúcuta se tenía que enviar por la carretera Panamericana hasta Maracaibo por cuanto el Gobierno venezolano había cerrado el Puerto de Encontrados para la navegación comercial debido a la fuerte sequía del río Zulia.

Por su parte el Presidente del Ferrocarril del Táchira le comunicó a su similar cucuteño que a partir de esa fecha quedaba suspendido el tráfico de mercancías por encontrarse repletas las bodegas del Puerto de Encontrados de cargamentos esperando ser exportados y que debido a las difíciles condiciones económicas de su Compañía había tenido que despedir a los trabajadores del Puerto de La Grita, frente a Puerto Santander y que la única vía posible para el tráfico era la de La Fría²⁰².

El 27 de diciembre de 1956 la Corte Suprema de Justicia dio su aprobación al fallo arbitral acordado entre la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta y sus trabajadores

²⁰¹ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas, Cúcuta, 18 de marzo de 1853.

²⁰² SOLANO, B. Guillermo. Cincuenta Años de Vida Nortesantandereana. Tomo Bogotá: Stella. 1970. p. 467.

para proceder a la liquidación de la Empresa y levantar los rieles, como consecuencia de la imposibilidad de pagarles los sueldos y prestaciones sociales. Dos años después en diciembre de 1958 la Asamblea de Accionistas del Ferrocarril aprobó la liquidación definitiva de la Empresa y nombró como liquidador a Jorge Jordán Pabón y a principios del siguiente año la Asamblea Departamental anunció que en mayo de ese año la Compañía sería totalmente suspendida²⁰³.

La llegada de los automotores a la región y la consecuente competencia que estos vehículos le empezaron a hacer a los ferrocarriles binacionales sería una de las causas por las cuales la actividad de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta empezó a decaer. Junto a los vehículos los gobiernos vieron la necesidad de unir las vías regionales con las carreteras hacia el interior de las naciones. En el caso venezolano el Presidente Juan Vicente Gómez había iniciado la construcción de un extenso complejo vial de más de mil seiscientos kilómetros de longitud que buscaba unir las regiones más importantes y productivas del oriente de la Nación con los estados situados en la frontera colombiana y los puertos ubicados en Maracaibo. De este lado de la frontera ya se venía trabajando en la construcción de la carretera central del Norte que pretendía unir el nororiente con el centro del país.

Las Juntas General de Accionistas y Directiva de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta comprendieron que bajo estas circunstancias el futuro de la Empresa era poco prometedor y decidieron darle paso a la innovación vial y acceder la suspensión de la Empresa, tal y como lo había decidido la Corte Suprema de Justicia y la Asamblea del departamento. Aunque este proceso se extendió hasta mediados del Siglo XX, como si las huellas del Ferrocarril se reusaran a

²⁰³ *Ibíd.*, p. 781.

desaparecer de las tierras que lo vieron nacer, la Compañía terminó cediéndole el paso al progreso que prometía ahora la implementación de la malla vial Nacional.

La llegada de los automotores a la región y la consecuente competencia que estos vehículos le empezaron a hacer a los ferrocarriles binacionales sería una de las causas por las cuales la actividad de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta empezó a decaer. Junto a los vehículos los gobiernos vieron la necesidad de unir las vías regionales con las carreteras hacia el interior de las naciones. En el caso venezolano el Presidente Juan Vicente Gómez había iniciado la construcción de un extenso complejo vial de más de mil seiscientos kilómetros de longitud que buscaba unir las regiones más importantes y productivas del oriente de la Nación con los estados situados en la frontera colombiana y los puertos ubicados en Maracaibo. De este lado de la frontera ya se venía trabajando en la construcción de la carretera central del Norte que pretendía unir el nororiente con el centro del país.

Durante el funcionamiento de la Compañía del Ferrocarril la Empresa también llevó a cabo la construcción de varias anexidades, es decir un número de obras y tramos del ferrocarril cuya administración estaba también a cargo de la misma Compañía, aunque sus cuentas de ingresos y gastos se contabilizaban individualmente para medir el producto que le aportaban a la Sociedad empresaria.

Entre estas obras estuvo el Tranvía urbano que tenía la función de comunicar los puntos más importantes de la ciudad como lo fueron en su momento las oficinas de la aduana nacional y del Ayuntamiento municipal con la Estación Cúcuta, y más adelante comunicar el extremo sur de la ciudad con el mercado público, el

cementerio y el matadero municipal. También se llevó cabo la extensión de las líneas férreas hasta la ciudad fronteriza de San Antonio del Táchira mediante la construcción del llamado Ferrocarril de la Frontera. Esta anexidad cumplió la función de transportar pasajeros, víveres y mercancías entre las ciudades fronterizas, igualmente teniendo preeminencia por el tráfico de café que después de pasar por la región colombiana, tenía que ser reingresado a tierras venezolanas para ser exportadas por Maracaibo.

Posteriormente se inició la prolongación del ferrocarril por el sur hacia el interior de la Nación, inicialmente el proyecto preveía comunicar a Cúcuta con los centros productivos de café, harina, hortalizas y animales situados en la vía a Pamplona como lo eran Chinácota, Bochalema y Chopo (Actualmente Pamplonita). Este proyecto cautivó el interés del Gobierno Nacional que mediante una Ley especial decidió continuar las obras iniciadas por el Departamento, pero finalmente la falta de recursos y de carga para la vía lo sumieron en el abandono y la quiebra total.

Mediante la unión de esfuerzos con la Compañía del Gran Ferrocarril del Táchira, la Compañía cucuteña llevó a cabo la prolongación del Ferrocarril de Puerto Villamizar hasta bocas del río La Grita, en territorio Venezolano. Con la realización de este empalme las cargas con destino al Puerto venezolano de Encontrados pudieron reducir el tiempo y las dificultades del extenuante viaje que venía siendo afectado por las dificultades del clima que impedía la navegación por el río Zulia.

5. ANEXIDADES DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA

5.1 EL TRANVÍA DE CÚCUTA

La Junta General de Accionistas también autorizó a los directivos para comprarle el privilegio de construcción del tranvía de la ciudad de Cúcuta al Ayuntamiento de la ciudad por un valor de veinticinco mil pesos, de los cuales la Empresa ya le había anticipado quince mil para asegurar el privilegio de la obra. Para tal efecto ya se habían comprado parte de los durmientes y se había pedido a Londres el material fijo.

En cuanto a los vehículos del tranvía no se había logrado hacer mucho ya que estaba pendiente la reforma del contrato para emplear el vapor, en vez de la fuerza animal o fuerza de sangre para el movimiento de los vagones. Igualmente se debían estudiar las condiciones que imponía el Gobierno para poder utilizar el vapor y cobrar al menos diez centavos desde la estación Cúcuta hasta las oficinas de la Aduana Nacional.

El Gobierno de Santander había firmado inicialmente un contrato con el señor Elías Luján Ruz en el que se estipulaba la construcción de un tranvía movido por tracción animal o como se le llamaba a “fuerza de sangre” y que una vez terminado el ferrocarril al Puerto Villamizar, esta obra debería comunicar a la Estación terminal con la Aduana de Cúcuta. Pero convenientemente en Junio de 1888 el Gobierno cambió de idea y decidió autorizar a la Compañía del Ferrocarril que había demostrado ser capaz de llevar a cabo este tipo de obras y bajo ciertas restricciones y ampliaciones del contrato la autorizó para que realizara la obra y prestara el servicio utilizando locomotoras a vapor.

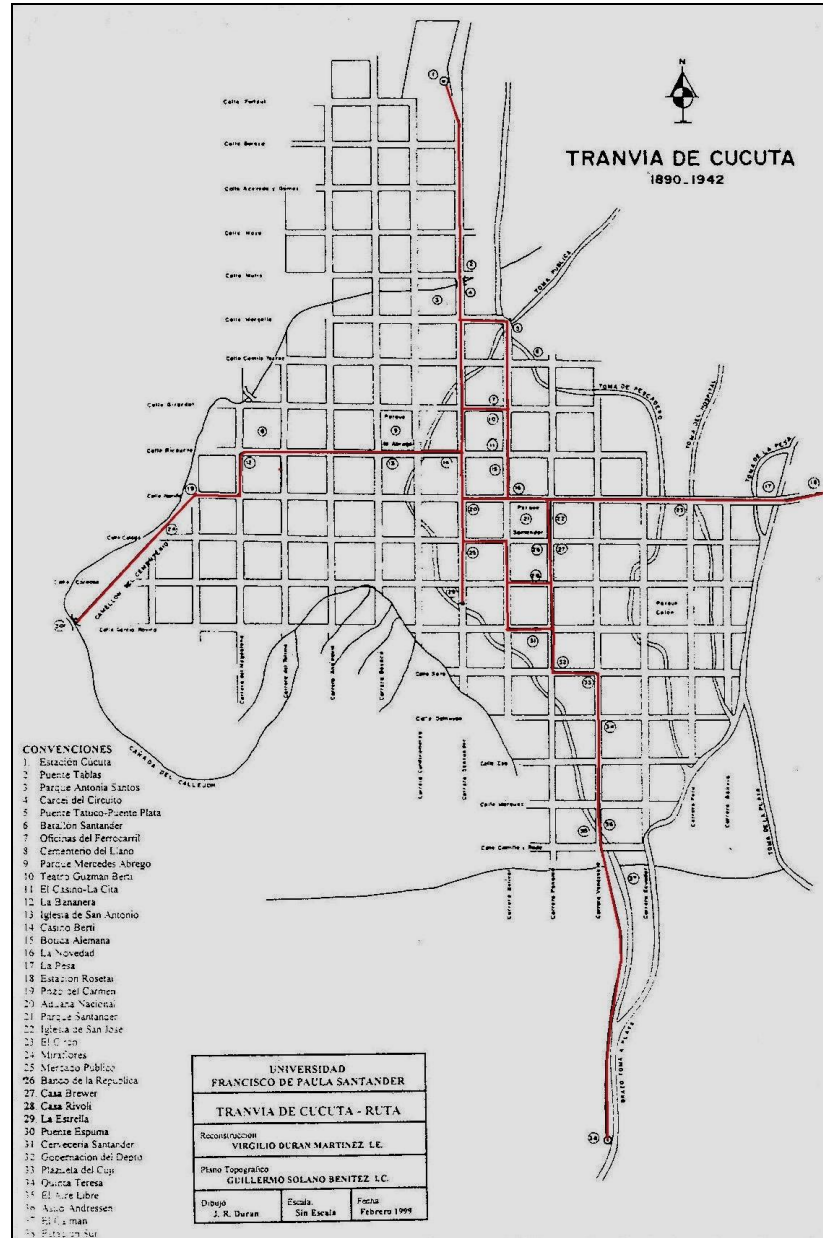
El 30 de abril de 1889 se terminó la construcción de la obra y entró en servicio el tranvía urbano que llegaba hasta el frente de los edificios de la Aduana; fue inspeccionado y aceptado por los peritos nombrados por el Gobierno del Departamento. Posteriormente se construyeron dos ramales que comunicaban al extremo sur y al oriente de la ciudad cubriendo la mayor parte posible del perímetro urbano.

Esta anexidad puso en comunicación a la estación central del ferrocarril con los edificios de la Aduana y las zonas más importantes y pobladas de la ciudad de Cúcuta, era de suma importancia para el tráfico y movilidad de gran parte de la población. Así mismo las mercancías de importación venían en vagones cerrados desde el Puerto Villamizar hasta las mismas puertas de la Aduana en donde eran verificadas y la mayor parte de los frutos de exportación se movilizaban de la misma manera, desde los almacenes del comercio hasta las bodegas del Puerto²⁰⁴.

La infraestructura del tranvía estaba construida de tal forma que sus rieles y durmientes se articularan con los del ferrocarril, tanto en el extremo sur como en el norte de la Estación Cúcuta donde empalmaban con la red del Ferrocarril a Puerto Villamizar. La vía junto con sus ramales tenía una extensión inicial de 3.305 metros y su material rodante constó en primer momento de tres locomotoras y cuatro coches para pasajeros que prestaban el servicio de carga en los carros o vehículos del ferrocarril que soportaban mayores pesos y volúmenes.

²⁰⁴ Biblioteca Nacional de Colombia. Sala Manuscritos raros. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente al Ministro de Fomento, publicado en la memoria de este ministerio al Congreso, número 80 San José de Cúcuta, Mayo 17 de 1892. p. 12

ILUSTRACIÓN N° 6. MAPA DEL RECORRIDO DEL TRANVÍA POR LA CIUDAD DE CÚCUTA



El costo total de la obra y todo su equipo fue de 81.875.93 pesos, suma que a precios constantes parece muy elevada, aunque incluía el costo de la adjudicación del privilegio del Gobierno Departamental y los derechos de importación que cobró

la Aduana de Cúcuta por todo el material fijo y rodante que incrementó los costos en 7433.50 pesos. Sin embargo el agente de la Compañía del Ferrocarril en Bogotá ya se encontraba gestionando el reclamo de la excepción del pago de estos derechos, esperando que el Gobierno Nacional aclarara la interpretación de la tarifa aduanera para el primer tranvía a vapor construido en la República; por último hubo que sumarle a los costos de los arduos trabajos de descomposición y recomposición de empedrados en las calles de la ciudad por donde pasó el tranvía.

Tal y como había quedado pactado en el contrato firmado con el Gobierno municipal, la Compañía del Ferrocarril administró durante veinticinco años el Tranvía de la Ciudad desde de 1889 hasta 1914. En este año José Agustín Berti informó a los socios la diligencia de entrega del Tranvía al Consejo Municipal, pero este decidió que mientras lo adjudicaba a la persona o empresa que debía administrarlo, esta labor la seguiría realizando la Compañía del Ferrocarril bajo un contrato de arrendamiento por un valor de cien pesos mensuales²⁰⁵.

Aún hasta 1917 la Empresa continuaba administrando el Tranvía y no se había logrado acordar con el Municipio el permiso de tránsito sobre un trayecto de las líneas del Tranvía para el paso del Ferrocarril del Táchira. El tramo en cuestión era el que comunicaba a las Estaciones Cúcuta y Rosetal por el cual debía pasar obligatoriamente los trenes con destino hacia San Antonio del Táchira y que según el Gobierno, el paso frecuente de los trenes cargados deterioraban la vía que en ese momento ya era de propiedad oficial.

El Consejo de Cúcuta nombró una comisión encabezada por el señor Alberto B. Suárez que propuso algunas condiciones para prolongar el arrendamiento del

²⁰⁵ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer Semestre 1914. Cúcuta, julio 15 de 1914.

Tranvía a la Compañía por el término de quince años. La propuesta de dicha Comisión obligaba a la Empresa a conservar las carrileras, el material rodante, puentes, cunetas, bocacalles y desagües a cambio del permiso de tránsito del Ferrocarril de la Frontera. Aparte de este mantenimiento la Compañía debía prolongar la línea hasta el cementerio municipal y el Puente San Rafael, y construir un puente en el nororiente de la ciudad por el cual transitaran sin dificultad el ferrocarril, el tranvía y los automóviles sin ningún inconveniente. El Consejo también exigió la construcción de una obra pública que Él indicara por el monto de veinte mil pesos y la construcción de una estación de quinientos metros cuadrados en el sitio acordado por esta entidad para el Tranvía municipal. La Gerencia de la Compañía manifestó su repugnancia hacia las condiciones establecidas por el Consejo y le comunicó que era preferible hacer una licitación para el manejo del Tranvía que acceder a dichas pretensiones²⁰⁶.

En los primeros meses de 1919 se logró solucionar el altercado que la Empresa había tenido con el consejo Municipal, pues los directivos determinaron como justo el reclamo del Consejo Municipal y ordenaron al Ingeniero de la Compañía que presentara un informe sobre la parte técnica y el costo de las obras que debía ejecutar la Compañía, según la petición del Consejo, a cambio del derecho de tránsito del Ferrocarril de la Frontera por el tramo de vía en cuestión. La junta Directiva se reunió, discutió y aprobó el contrato para realizar las obras y se dispuso de un número de rieles de treinta libras usados y depositados en los talleres.

Ahora con la aprobación del contrato del 30 de mayo de 1919 la Compañía quedaba obligada a construir en el transcurso del año un ramal del Tranvía urbano

²⁰⁶ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Cúcuta 25 de enero de 1918, p. 8-12.

desde el centro de la ciudad hasta el puente de San Rafael. Este mismo lapso debía construir dos cambiavías que comunicaran el mercado municipal con el matadero público, dotando el Tranvía con un vagón especial para el transporte de carnes a bajo costo y con buenas condiciones de higiene²⁰⁷.

También se debía adelantar la construcción de dos puentes uno de ellos en el extremo norte de la ciudad y el otro en pleno centro, con la solidez suficiente para el paso del ferrocarril y los automotores que estaban arribando a Cúcuta desde ese entonces. Para el paso del Ferrocarril del Táchira se debía construir los ramales de tal forma que su paso no afectara las carrileras del Tranvía. Para financiar la construcción de tales obras se destinó la suma de doce mil quinientos pesos oro que se sumó a la cuenta del Ferrocarril de la Frontera.

A fines de julio de 1919 el enriado para prolongar el Tranvía llegó hasta el Puente San Rafael y en los primeros días de agosto se habilitó el tránsito por la ruta que midió 1881 metros, desde el Palacio de Gobierno hasta el extremo sur de la ciudad. De igual forma se terminó la construcción de los desvíos al matadero y el mercado municipal. Posteriormente en el mes de octubre el Personero Municipal Leandro Cuberos Niño y el Presidente de la Compañía Alberto Camilo Suárez celebraron un nuevo contrato mediante el cual aclaraban algunas dudas del anterior contrato firmado en mayo, en el cual se alentó a la Empresa para expandir su red férrea dentro de la ciudad con el fin de transportar cargas y trenes expresos de pasajeros entre las estaciones Cúcuta y Rosedal, y permitir el paso de trenes que necesitaban abastecerse de agua de los tanques ubicados en el centro de la ciudad.

²⁰⁷ La construcción del vagón para transporte de carne se adjuntó al contrato inicial firmado el 30 de mayo de 1919 entre la Compañía y el Consejo de Cúcuta, mediante el contrato aclaratorio que se celebró el 30 de octubre del mismo año entre el personero Municipal Leandro Cuberos Niño y el Presidente de la Empresa Alberto Camilo Suárez.

La extensión hasta San Rafael se inauguró el 30 de octubre y en el acto la vía fue recorrida por una locomotora con dos carros de pasajeros en donde iban los representantes del Municipio y los de la Compañía, quienes hicieron el recorrido completo por la línea y después presenciaron la entrada de una máquina arrastrando un vagón al interior del mercado municipal y al matadero municipal²⁰⁸.

Durante los siguientes ocho años la administración del Tranvía continuó a cargo de la Compañía del Ferrocarril pues el Gobierno municipal no había buscado a quien continuar delegando esta función. En 1927 el Concejo pretendía ampliar las vías de esta línea pero el poco material rodante que poseía y el mal estado de las máquinas y carros, exigían la compra de por lo menos dos locomotoras, tres carros de pasajeros y dos alijos pues la infraestructura sólo alcanzaba para cubrir dos líneas. Por su parte la prórroga del contrato de arrendamiento del Tranvía terminaba el 31 de diciembre de este año y como este negocio continuaba dando pérdidas a la Empresa, los directivos pensaron que debían prescindir de continuar con su administración²⁰⁹.

Tras debatir el asunto en las juntas de la Compañía los socios decidieron prolongar el contrato de administración del tranvía, para examinar las consecuencias que para la Empresa traía la continuación del contrato. Esta prórroga terminó en julio de 1928 y ese mismo mes se firmó un nuevo contrato por otros seis meses que eran a su vez prorrogables por el municipio. Para este momento las máquinas del tranvía ya cumplían cuarenta años de uso continuo, pues desde 1888 y 1889 no se había introducido ninguna renovación o aumento

²⁰⁸ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Cúcuta, enero 25 de 1920. p. 52.

²⁰⁹ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía Juan José Durán. Cúcuta, febrero 2 de 1927.

del material rodante, aunque en su inicio a vía se extendía únicamente entre la Estación Cúcuta hasta el mercado unos mil doscientos metros, hacia 1928 las maquinas debían soportar un trazado más largo de seis mil metros y el aumento comercial que había tenido la ciudad.

La Empresa pidió al Consejo Municipal hacer esfuerzos para emprender la mejora del tranvía, con el fin de evitar el inminente cierre del servicio por mal estado y carencia absoluta de sus elementos²¹⁰, sin embargo en septiembre de 1933 se renovó el contrato de arrendamiento del Tranvía para el uso exclusivo de carga por un valor de doscientos cincuenta pesos mensuales, sin que el consejo hubiera invertido en el fortalecimiento del servicio.

De aquí en adelante el Tranvía continuó siendo dirigido por la Compañía del Ferrocarril que trató de mantener la vía y máquinas en buen estado para el servicio de carga. Se adelantaron reparaciones importantes a las locomotoras, los carros de carga, el equipo de trabajo y las carrileras, incluso en algunos trayectos se cambiaron los viejos rieles de treinta libras por unos nuevos de cincuenta puesto que el tráfico había aumentado considerablemente su peso.

Pese a los esfuerzos de la Empresa por conservar la vía y tratar de buscarle más cargamentos al tranvía esta anexidad continuó ocasionando pérdidas a la Compañía; el establecimiento de nuevas empresas de transporte en la región que ofrecían fletes más bajos le puso una fuerte competencia al ya veterano tren. Durante la década de 1940 la línea continuó bajo la administración de la Empresa mediante prórrogas sucesivas del contrato de arrendamiento, desafortunadamente

²¹⁰ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía Juan José Durán. Cúcuta, febrero 20 de 1929.

los tramos de la vía estaban cada vez más deteriorados por la antigüedad de sus rieles²¹¹.

Para darle paso a la pavimentación de las calles de la ciudad, el personero municipal con autorización del Consejo le pidió permiso a la Junta Directiva de la Compañía para ir retirando algunos tramos de las carrileras. Como presintiendo que el fin del Tranvía urbano se acercaba inevitablemente, la Gerencia accedió a las peticiones del municipio con la gallardía que le otorgaba la probidad del deber cumplido.

Consecuentemente el 26 de noviembre de 1941 el Consejo de Cúcuta autorizó al Ingeniero José Faccini para levantar los rieles del Tranvía aferrados a las calles de la ciudad para iniciar la pavimentación. La intempestiva autorización del Consejo al Ingeniero Faccini para realizar el levantamiento llevó al Presidente del Ferrocarril a dirigirse al Consejo Municipal el 13 de enero siguiente para refutar dicha autorización, puesto que el contrato de arrendamiento aún se encontraba vigente cuando se dio la orden sin consultarle a la Gerencia de la Empresa y dejando a la ciudad sin alternativa alguna para transportarse²¹².

Esta fue la última anexidad del Ferrocarril de Cúcuta en ser clausurada junto con la prolongación a La Grita y a partir de ese momento la Compañía tan sólo continuó prestando el servicio de transporte de carga y pasajeros, desde y hacia Puerto Villamizar y las regiones aledañas. Tanto el Ferrocarril de la Frontera como el del Sur habían sido clausurados por los mismos motivos que llevaron al

²¹¹A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer Semestre 1936. Cúcuta, julio 15 de 1936.

²¹² SOLANO, B. Guillermo. Cincuenta Años de Vida Nortesantandereana. Tomo III. Stella, Bogotá: 1970, p 29.

cierre del Tranvía, es decir la competencia que trajo las carreteras, el transporte automotor y el deseo de la sociedad cucuteña por modernizarse.

El 15 de julio de 1943 se presentó ante el Consejo Municipal una propuesta que buscaba autorizar al Personero municipal para vender como “hierros viejos” las locomotoras y los carros del Tranvía, esta fue negada puesto que tocaba un tema muy delicado que merecía ser estudiado por tratarse de bienes de carácter público²¹³.

5.2 FERROCARRIL DE LA FRONTERA

Tan pronto como se terminó la construcción del Tranvía de la ciudad los socios de la Empresa vieron conveniente seguir extenderlo las líneas del ferrocarril hacia los puntos estratégicos para el comercio. En junio de 1891 la Junta General de Accionistas autorizó a la Junta Directiva para que hiciera estudios sobre la extensión de la línea férrea hasta la vecina frontera del Táchira, gestionara las bases para un privilegio con el Gobierno del Departamento y tratara de conseguir un empréstito especial con la garantía de la Empresa para llevar a cabo la obra sin afectar los fondos que se tenían destinados para el pago de dividendos a los socios²¹⁴. El mencionado contrato ya se encontraba en Bucaramanga esperando ser firmado por las autoridades regionales y desde allí pasaría al estudio del ministerio a cargo y las negociaciones preliminares para negociar el empréstito estaban en vía de llegar a su éxito.

²¹³ Solamente por el hecho de que el Tranvía había venido siendo un símbolo de Cúcuta ya que sirvió a la población por más de medio Siglo, la propuesta hirió a las personas que mediante un duro esfuerzo habían logrado la hazaña de construir semejante obra en aquel momento. Por otro lado lo despectivo de la propuesta concluyó el desprecio con el que tal vez, sin darse cuenta el Personero municipal se refirió al Tranvía de Cúcuta.

²¹⁴ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Libro de Actas de la Compañía del Ferrocarril. Sesión 29 de junio de 1891.

La opinión de la mayoría de los socios apoyaba la iniciativa de extender las líneas férreas hacia este importante sector de la frontera y daban por hecho que la prolongación de la ruta a las riveras del Táchira era ya una realidad²¹⁵. Los accionistas esperaban que terminada la obra con resultados favorables, sería posible hacer otras prolongaciones para acercarse a otros centros productores de la región como Chinácota, Pamplona e ir avanzando hacia el interior de la República.

El 22 de julio de 1897 se terminaron las obras y se entregó oficialmente el Ferrocarril de la Frontera a la comisión nombrada por el Gobernador, compuesta por los señores generales Simón Aza y Juan B. Tovar, administrador de la Aduana y Prefecto de la Provincia respectivamente. Luego se firmó la respectiva acta de entrega y se protocolizó para poder agenciar ante el Gobierno Nacional el pago de la indemnización señalada por haberle cedido el contrato de privilegio a la Compañía cucuteña²¹⁶.

Hasta el 30 de junio se habían gastado en la construcción de la vía hacia San Antonio del Táchira 603.508,05, pesos sin sumarle los gastos de terminación de la vía hechos después de esta fecha, la construcción del puente sobre el rio Pamplonita, la cuenta de construcción de los bongos, el transporte de rieles, tubos y materiales de toda clase que se sumarían a la cuenta de anexidades del ferrocarril.

²¹⁵ Biblioteca Nacional de Colombia. Sala Manuscritos raros. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente al Ministro de Fomento, publicado en la memoria de este ministerio al Congreso, número 80 San José de Cúcuta, Mayo 17 de 1892., p 13.

²¹⁶ Biblioteca Nacional de Colombia. Informe del Presidente a los Accionistas. Agosto 11 de 1897. Sala 2da No 10306 Pza. 4

La vía tenía una extensión de 16.210 metros y unía a la Aduana de Cúcuta con el poblado de San Antonio del Táchira, esta línea funcionaba con bastante regularidad por lo que se enviaban seis trenes en los días de trabajo y diez para prestar el servicio en los festivos. Sobre la vía se construyeron dieciocho puentes de los cuales había uno sólo construido de hierro sobre el río Pamplonita que medía 164.4 metros de largo, tenía estribos terminados en mampostería, vigas de madera y siete luces que le daban vida a su estructura²¹⁷. En el trayecto se construyeron siete estaciones, seis de ellas construidas con techos de zinc y la terminal con teja de barro, dotadas cada una con un cambio o enriado para rotar el sentido de los trenes.

El recorrido de la vía se había construido siguiendo los estrictos trazos del hábil ingeniero C.P. Jeatman quien hizo una variante para evitar las temibles crecidas de río Táchira y porque se enteró que los dueños de los predios por donde pasaría el trazado del ferrocarril, pedirían unos precios exagerados por la compra de sus terrenos²¹⁸.

Paradójicamente esta obra que se construyó con el objetivo de incentivar la actividad comercial en la región y de paso aumentar los ingresos de la Compañía del Ferrocarril, siempre estuvo causando pérdidas a la Empresa. En el año 1919 esta anexidad produjo por primera vez una utilidad de 5.642,85 pesos que se asociaba a los buenos resultados que se lograron por la exportación de café y cueros, y que opacó los bajos niveles de la importación de mercancías.

En agosto de 1931 las juntas General y Directiva de la Compañía aprobaron la resolución para revocar el contrato número 78 de 1893 por el cual se había

²¹⁷ Se le rinde mención especial al señor E. Johnston ingeniero mecánico por haber armado el puente sobre el río Pamplonita, obra muy importante para poder llevar a buen término la obra.

²¹⁸ OP. CIT. Biblioteca Nacional de Colombia. Informe del Presidente a los Accionistas. Agosto 11 de 1897., p. 5.

pactado la construcción del Ferrocarril de la Frontera con el fin de venderlo, permutarlo, cederlo o negociarlo con el Gobierno Nacional u otra entidad interesada en el mismo. Desde junio de 1932 el Presidente de la Empresa Alfredo Acevedo Arenas se había entrevistado con el Gobernador del Departamento y el ingeniero que estaba a cargo de la construcción de la carretera del Norte, manifestándoles la disposición en que se encontraba la Compañía de negociar con dicha entidad la cesión o venta de este ramal del ferrocarril²¹⁹.

La Junta había designado como apoderado en Bogotá a Jorge Soto del Corral para que adelantara las negociaciones ante el Ministerio de Obras Públicas, sobre bases de la cesión de la zona férrea y la eliminación de las obligaciones que la Compañía tenía conforme al privilegio otorgado, reconociendo a favor de la Empresa alguna retribución por las entregas realizadas.

Los ingenieros del Ministerio de Obras Públicas Enrique Uribe Ramírez y Pedro Uribe Gauguín hicieron los reconocimientos de las diferentes vías hacia el puente Internacional Simón Bolívar a fin de determinar la más conveniente para construir la carretera, aunque el informe de estos ingenieros no se dio a conocer, quizá ellos pudieron haber indicado que las rutas de las líneas del Ferrocarril de la Frontera eran las más adecuadas para trazar la carretera.

Desde luego el Gobierno del Departamento tenía intereses económicos en el Ferrocarril de la Frontera por el privilegio y los derechos otorgados a la Empresa mediante el contrato número 78 de 1893, razón por la cual debía intervenir en el proceso de cesión de esta vía férrea a la Nación. Se acordó formar las cláusulas

²¹⁹ Contrato de Compra-venta del Ferrocarril de la Frontera Número 2082. Bogotá, 9 de diciembre de 1933.

generales de la negociación entre las tres partes, el gobierno nacional y departamental junto a la Compañía del Ferrocarril, para construir la carretera hacia la vecina población de San Antonio del Táchira sobre la misma ruta y poder firmar la promesa de compraventa del Ferrocarril de la Frontera.

La Junta Directiva de la Empresa considero y aprobó unánimemente el texto de la minuta del contrato de cesión del Ferrocarril de la Frontera y los socios acordaron que aunque los cincuenta mil pesos que recibiría del Gobierno Nacional la Compañía por la cesión del convenio parecían muy poco, debían tener en cuenta que los ingresos recibidos por la explotación de esta vía, ya no estaban dando rendimiento alguno a lo que le debían sumar el aniquilamiento de la ferrovía causado por la competencia una vez estuviera concluida la construcción de la carretera central del Norte hasta el puente Internacional. Paradójicamente los socios estuvieron de acuerdo con el Gobierno en que la apertura de la carretera internacional entre Bogotá y Caracas contribuiría al progreso y el avance de las naciones y de la ciudad de Cúcuta.

El Ferrocarril de la Frontera fue totalmente suspendido desde el 16 de junio de 1933, pero una vez construida la carretera la Compañía siguió atendiendo el transporte de cargas con destino al Puerto Villamizar únicamente desde la Estación Cúcuta, una vez que los despachadores cumplieran los requisitos establecidos por la administración de la Aduana Nacional. El Gobierno Nacional le pagó a la Compañía sesenta mil pesos como subvención de la cesión del Ferrocarril de la Frontera y a su vez esta le entregó diez mil pesos de estos

recursos al Gobierno del Departamento por la cesión de los derechos que esa entidad le había hecho al ferrocarril²²⁰.

La Nación tomó completa posesión de la zona ferroviaria y todas sus dependencias y construyó por allí el tramo de la carretera central que empalma aún en la actualidad con el puente Internacional Bolívar con la carretera Trasandina de Venezuela. De igual forma el Gobierno Nacional devolvió a la Compañía el depósito que esta le había empeñado como garantía del cumplimiento del contrato de construcción de la línea, dinero que finalmente fue repartido entre los accionistas como pago de dividendos.

La suspensión del ferrocarril hacia la frontera afectó los ingresos totales de la Compañía que a su vez tuvo que empezar a competir con las nuevas empresas transportadoras que recién se establecían en la región.

5.3 FERROCARRIL DEL SUR O DE PAMPLONA

Una resolución de la Junta de Accionistas del 17 de Febrero de 1890²²¹, determinó nombrar una comisión plural para que estudiara el medio de prolongar la vía férrea desde Cúcuta hasta Pamplona. Se nombró a cargo de esta comisión a los señores Julio Pérez Ferrero, Herman Pfingsthorn, Francisco A. Soto y Manuel Clavijo, todos accionistas de la Empresa. Según el informe entregado por el señor Clavijo el 29 de julio del mismo año, los costos de prolongar la vía hasta Pamplona

²²⁰ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre de 1933. Cúcuta, 15 de Julio de 1933.

²²¹ Boletín del Ferrocarril de Cúcuta. Año I. San José de Cúcuta. Abril 22 de 1890. Biblioteca Nacional. Foto film. Tipografía Miguel Lascano.

serían menores por las condiciones del clima y la abundancia de obreros que permitían un ahorro hasta del 20%, permitiendo traer de Europa los artesanos y jornaleros hábiles y de buenas costumbres que quizás se establecieran en la región.

Don Manuel Clavijo creía que el tráfico interior en vez del de importación y exportación, crecería geométricamente con el perfeccionamiento de las vías férreas según lo demostraban las estadísticas de las naciones que habían sustituido el tedioso tráfico de fuerza animal²²² por el “rápido vuelo de la locomotora a vapor, varas mágicas que han transformado en opulentas comarcas, yermos solitarios donde antes habían las fieras de los bosques²²³”. Dicho señor también manifestó haber recibido de Inglaterra la carta de un colombiano a quien no nombró, diciéndole que si la Compañía decidía construir la obra, tendría disponibilidad de recursos financieros. Al defender la prolongación de la vía férrea a Pamplona, Clavijo proféticamente anunció desde su punto de vista, que el tramo del ferrocarril que comunicaba a Cúcuta con San Antonio del Táchira en algún momento de la historia perdería su importancia comercial y la ganaría la nueva vía hacia Pamplona:

“sustraído de nuestro comercio el de la sección del Táchira que hoy o mañana tendrá que suceder, nuestro movimiento comercial perderá más de la mitad de su importancia actual. Prolongada nuestra vía férrea hasta Pamplona, ella se abrirá paso por sí sola y salvará la cordillera Andina²²⁴”.

Dicha comisión se encargó de elaborar un detallado informe sobre el monto total de las especies, cargas y mercaderías que se podrían transportar internamente por el ferrocarril a Pamplona que se relacionan en la tabla N° 5.

²²² Hace referencia al paso de carga en mula o macho de carga.

²²³ Boletín del Ferrocarril de Cúcuta. Año I. op. cit., p 10.

²²⁴ *Ibíd.*, p. 11.

TABLA N° 5. TOTAL DE ESPECIES PRODUCIDAS EN LA RUTA DE CÚCUTA A PAMPLONA

ESPECIE - MERCANCIAS	CARGAS 125 Kg	KILOS
DESDE EL NORTE Y PROVINCIA DE PAMPLONA		
Papas, harina de trigo, cueros y otros artículos	25.000	3.125.000
DESDE EL INTERIOR		
Azúcar, tabaco, dulce, sacos, cueros y batán	10.000	1.250.000
DESDE CHINACOTA Y BOCHALEMA A CÚCUTA		
Café	15.000	1.875.000
Viveres, sacos, cueros, etc.	1.500	187.500
DESDE CHOPÓ A CÚCUTA		
Sacos, repollos y legumbres	600	75.000
DESDE CÚCUTA A CHINACOTA Y BOCHALEMA		
Sal, harina, arroz, cacao, IMPORTACIONES, licor	3.000	375.000
DESDE CÚCUTA A PAMPLONA Y EL INTERIOR		
Mercancías extranjeras, sal, cacao, licores, etc.	10.000	1.250.000
TOTAL	65.100	8.137.500

Tabla N° 5. Elaborada por el Autor a partir del informe presentado por la comisión encargada para prolongar la ruta férrea de Cúcuta a Pamplona, el día 15 de Julio de 1890.

Se sabía mediante visitas previas realizadas por dicha comisión que todo el trayecto que recorría la vía de Cúcuta a Pamplona estaba cultivado de pastos, caña de azúcar, cacao, maíz, plátano y yuca entre otros, que abarcaban una superficie mayor de cincuenta mil hectáreas. Sin embargo como se puede apreciar en el informe de la comisión, uno de los principales rublos del comercio local provenía de las 1875 toneladas de café cultivados en los poblados de Chinácota y Bochalema.

De igual forma se relacionó la existencia de varios minerales a lado y lado del camino, la producción de las minas de oro de Vetas y la sección aurífera de Soto que podrían ser alimento considerable de la línea proyectada. Asimismo se tuvo en cuenta como posible carga del ferrocarril la abundancia de maderas

inexplotadas por el alto costo de transporte y la movilización por la programada ruta al Sarare y que permitirían la negociación de ganado en el Casanare aportando al tráfico por la línea unas diez mil reses, en vez de hacerse desde Magdalena y Bolívar²²⁵.

Los problemas que percibió Clavijo para realizar la obra fueron ¿cómo construir la obra? y ¿dónde habrían de buscarse los recursos? Sin embargo al mismo tiempo parecía tener la solución, pues en el informe aseguró que pesé a la eficiencia de la construcción del Ferrocarril de Cúcuta por ingenieros y mano de obra nacional, si se hubiera contratado su construcción en el exterior el ferrocarril se hubiera terminado más prontamente y a un menor costo.

Años más tarde la mala situación de la Compañía durante 1920 incentivó a los socios y directivos de la Compañía a adelantar los trabajos por esta vía con el fin de buscarle más cargamento al ferrocarril, prontamente en el mismo año se contrató los estudios de ingeniería para poder prolongar las líneas del ferrocarril hasta el corregimiento de la Donjuana. El Ingeniero de la Universidad Nacional Emilio Gaitán Martín se encargó de calcular y dibujar el mapa general de las líneas del ferrocarril hacia este sitio y del tramo acotado a la Estación de Rosetal y sus alrededores para enviarlos al taller de la Compañía y coordinar los trabajos.

En obediencia al acuerdo número 3 de la Junta General de Accionistas, se iniciaron el 16 de mayo de 1920 los estudios del trazado y presupuesto del Ferrocarril hacia el sector conocido como La Donjuana en la vía a Pamplona, tomando el registro del movimiento de carga diario de la región circundante²²⁶ con el fin de soportar el contrato que se podría celebrar con el Gobierno departamental

²²⁵ Boletín del Ferrocarril de Cúcuta. OP. CIT. Año I , p.12.

²²⁶ Es decir las cargas provenientes de Chinácota, Toledo, Labateca, Herrán, Bochalema y las poblaciones campesinas en la zona.

o nacional para desarrollar la obra²²⁷. De dicha región se tenía planeado movilizar por el ferrocarril que se construyera café, harina, papas y mercancías, aparte de pasajeros y animales.

En agosto 4 de 1921 se decidió firmar con el Gobierno departamental el contrato para la construcción del Ferrocarril de Sur, incluyendo el permiso de tránsito del Ferrocarril de Cúcuta hasta el puente San Rafael²²⁸. El Gobierno aprobó el acuerdo junto con los planos que se entregaron para la construcción de este ramal del ferrocarril y le adjudicó la obra a la Compañía y la facultó para explotarla por un término de veinticinco años, al cabo de los cuales el gobierno departamental o la Nación podían comprarlo y la Compañía estaría obligada a venderlo.

La obra fue declarada de utilidad pública y por lo tanto el Gobierno dictó las resoluciones sobre expropiación de las tierras necesarias para la vía, teniendo en cuenta los planos hechos por la Compañía. La ferrovía debía construirse por la margen occidental del río Pamplonita hasta la Donjuana, dándose inicio a las obras en un plazo no mayor de dos años desde la firma del contrato.

El primer tramo en ser entregado al Gobierno debía tener una extensión mínima de veinte kilómetros y los siguientes trayectos debían tener como mínimo cuatro kilómetros al momento de abrirlos al servicio público. La multa para la Empresa por incumplir la fecha de inicio de las obras era de ocho mil pesos oro y veinte mil más sino terminaba los primeros veinte kilómetros en los siguientes tres años²²⁹.

²²⁸ Biblioteca Nacional. Miscelánea 151. Pza. 1. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Cúcuta, 25 de 1922.

²²⁹ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Contrato del Ferrocarril del Sur. Agosto 4 de 1921.

El Gobierno departamental tenía que conceder a la Compañía una subvención de nueve mil pesos oro por cada kilómetro construido y quedaba facultado para inspeccionar el avance y la calidad de las obras construidas por la Empresa. También le otorgó los respectivos permisos para la construcción de todo tipo de obras establecidas en el contrato y al igual que en todas las demás líneas construidas por la Compañía, en esta ruta se debían construir las estaciones, bodegas y demás edificaciones y accesorios, conservando la infraestructura y ampliándola en el momento que lo exigieran las condiciones del comercio.

Por su parte la Compañía tenía que transportar gratis por el ferrocarril que se construyera los correos oficiales, los empleados departamentales que viajaran en ejercicio de sus funciones, los presos y sus respectivos guardianes, las tropas y equipos del ejército con un cincuenta por ciento de descuento en los pasajes y fletes.

A inicios de 1922 ya se habían construido cinco y medio kilómetros del Ferrocarril del Sur sobre los rieles de 30 libras que habían sido previamente utilizados y removidos de la línea a Puerto Villamizar, los cuales estaban depositados en la Estación Cúcuta²³⁰. Esto se debió en parte a que el pedido de seiscientas toneladas de rieles que se había hecho al exterior para destinarlos a la nueva vía, no se pudieron instalar ya que parte de los accesorios para el ensamble de la vía, junto a cien toneladas más de rieles se perdieron en el naufragio de la goleta "Sirena" que provenía de Amberes y se hundió en su viaje de Curasao a Maracaibo.

En septiembre de 1923 se dio al servicio público el trayecto de Cúcuta al sitio conocido como Moros en el kilómetro catorce y para el año 1924 el enriado llegó

²³⁰ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre de 1922. Cúcuta, 15 de julio de 1922.

hasta el kilómetro dieciocho, estando aún pendiente por conocer la viabilidad económica de seguir prolongando la vía férrea hasta Pamplona. Durante este mismo año vía llegó hasta el sitio conocido como la Regadera en el kilómetro veintiuno, mientras que el tráfico de carga y pasajeros aumentaba convenientemente a medida que el ferrocarril se extendía hacia el sur.

Mientras tanto el Ingeniero Gaitán le informó a la Junta Directiva de la Empresa que se le habían notificado los estudios del trazado del Ferrocarril del Sur entre el corregimiento La Donjuana y Pamplona con un trayecto de cincuenta y dos kilómetros, habiéndose ejecutado los estudios topográficos de toda la zona y el perfil sobre todo el trayecto, de tal forma que sólo faltaba calcular el movimiento de tierras para concluir el estudio, al que se adjuntaría la estadística de cargas y pasajeros²³¹.

El 30 de diciembre de 1924 se dio al servicio el Ferrocarril del Sur hasta el kilómetro veintiuno en la Estación de La Esmeralda, hasta donde el contrato con el Gobierno departamental lo preveía. Los siguientes tramos que la Empresa debía construir estaban paralizados por que el Departamento no le había pagado las subvenciones estipuladas y esta no podía seguir costeando sola la construcción de esta vía.

Aunque el Ferrocarril del Sur estaba construido sobre los puntos más difíciles y con curvas pequeñas de cincuenta metros de radio, los derrumbes causados por el invierno no tenían mayor significado, ya que la línea se podía despejar en poco tiempo, sin que los itinerarios de los trenes sufrieran alteración alguna.

²³¹ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre de 1924. Cúcuta, 15 de julio de 1924.

El 22 de febrero de 1925 se terminaron definitivamente los trabajos del Ferrocarril del Sur y se le comunicó al Gobernador del Departamento para que recibiera las obras de acuerdo con lo establecido en el contrato. A la Asamblea Departamental también se le envió una notificación, pero esta vez solicitándole el pago del monto que le adeudaba el Departamento a la Compañía, a lo que el Gobernador respondió a la Empresa que ante esta solicitud de pago, la Empresa debería gestionar antes que nada la entrega del Tranvía al Municipio. Esta posición alegatoria del Gobierno departamental suscitó una controversia que terminó con la justa decisión de pagarle la subvención a la Compañía.

En sus sesiones ordinarias de 1925 el Congreso Nacional promulgó la Ley 38 sobre la construcción del Ferrocarril del Sur, entre la Estación de la Esmeralda en el kilómetro veintisiete y la ciudad de Pamplona. El Ministerio de obras públicas adelantó una larga gestión a fin de que la Compañía construyera este ferrocarril y tras prolongadas negociaciones la Empresa aceptó el pedido del Congreso con el fin de ensanchar el movimiento de sus líneas y prestar un importante servicio al Departamento²³².

En julio de 1927 se realizaron los estudios para prolongar el ferrocarril desde el puente Santander hasta el corregimiento de El Diamante, sobre la margen izquierda del río Pamplonita y fueron aprobados por el Gobierno Nacional. Se tenía previsto que al finalizar este año el enriado ya cubriera once kilómetros de vía. En el transcurso de este año se puso en servicio la vía hasta La Donjuana siendo estos kilómetros los más difíciles de construir por lo rocalloso y accidentado del terreno, en donde hubo necesidad de hacer muchos puentes de cemento y hasta un túnel para el paso seguro de las máquinas.

²³²A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del Presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre 1925. Cúcuta, 15 de julio de 1925. p 2-3.

Mientras tanto el contrato para la construcción y prolongación del ferrocarril firmado con la Nación tenía que ser estudiado por el Contralor de la República, quien certificaba si el presupuesto nacional del año en curso era apropiado para atender los gastos que demandaba la construcción de esta vía. Se pretendía hacerle una reforma al contrato en el valor que giraría el Gobierno a la Compañía por la subvención kilométrica, en vista de que los gastos de la Compañía eran superiores a los recursos que aportaba el Gobierno.

A mediados de 1928 se estaba terminando el trayecto de once kilómetros entre La Donjuana y Puente Unión y como los planos de la extensión de la vía fueron aprobados por el Ministro de Obras Públicas, los trabajos continuaron inmediatamente entre Puente Unión y el corregimiento de Tescuca, en un trayecto de cinco kilómetros²³³.

Se suponía que a fines de 1928 se principiaban los trabajos entre la Estación de Tescuca y el corregimiento de Potosí con una extensión de quince kilómetros. La Junta Directiva incluso había dispuesto establecer un servicio de carga directo entre Cúcuta, Pamplona, Chinácota y Bochalema en conexión con el Ferrocarril del Sur, para lo cual se tenía previsto poner al servicio público ocho camiones que se estaban armando en los talleres de la Compañía y que llevarían las cargas desde estas poblaciones hasta el punto de embarque del Ferrocarril. De esta forma se pensó que la Compañía recibiría la carga en las distintas poblaciones, pagando fletes directos hasta Cúcuta y viceversa, con ventajas para todos los sectores del comercio.

²³³ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre 1928. Tipografía Juan José Durán. Cúcuta, 20 de agosto de 1928.

A principios de 1929 se pidieron al exterior quinientas toneladas de rieles de cincuenta libras para remplazar los de treinta libras ya muy deteriorados, de igual forma se empezó la construcción de la Estación del Sur, una edificación de dos plantas con estructura de ladrillo, envigado de hierro y pisos de concreto reforzado que se encuentra en pie hasta la actualidad. Finalmente los trabajos del Ferrocarril del Sur que se habían iniciado el 12 de septiembre de 1926, se suspendieron definitivamente tres años después, el 27 de diciembre de 1929.

Ese mismo 30 de diciembre se hizo entrega al General Jorge Ferrero comisionado por el Gobierno Nacional para recibir las obras de los últimos seis kilómetros, entre las estaciones de Bochalema en el kilómetro 37 y Tesca en el kilómetro 43, en donde se alcanzaron a construir los apartaderos, el cambio simétrico y la casa de la Estación que se hizo de acuerdo con el diseño adoptado para todas las edificaciones de esa categoría.

El 1 de enero de 1928 se había dado al servicio público la línea financiada por el Gobierno hasta la Estación de la Donjuana, luego el 12 de octubre del mismo año se estableció el tráfico hasta la Estación de Bochalema y finalmente el 2 de enero de 1930 hasta la Estación de Tesca.

A causa de la mala situación fiscal de la Nación no se pudo aprobar la partida para continuar con la construcción del Ferrocarril del Sur que pretendía comunicar este ferrocarril, según los planes del Gobierno Nacional, con la capital santandereana pasando por Pamplona y empalmarlo en Bucaramanga con el Ferrocarril Central del Norte. La explotación de esta vía continuó a cargo de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta hasta 1933, desafortunadamente le venía representando a la

Empresa considerables pérdidas económicas por lo que fue necesario terminar el contrato celebrado con el Gobierno Nacional sobre la administración del trayecto entre las estaciones de La Esmeralda y Tescua. Como consecuencia el tránsito quedó eliminado el 1 de diciembre de 1933 y una vez la Compañía retiró algunos derrumbes causados por el invierno, se cumplió la diligencia de entrega del ferrocarril nacional conforme al acta fechada el 12 de enero de 1934.

En ese momento la Empresa quedó libre de las obligaciones que había contraído con el Gobierno por el concepto de construcción de esta anexidad del ferrocarril de tal forma que podía obtener la cancelación de la garantía hipotecaria de la línea del sur.

La Compañía continuo prestando el servicio por esta vía únicamente entre la ciudad y la Estación de La Esmeralda con cuatro trenes semanales, los Lunes, Miércoles, Viernes y Sábados que eran suficientes para movilizar las cargas que salían de la región.

5.4 EXTENSIÓN DEL FERROCARRIL HASTA EL RÍO LA GRITA Y EMPALME CON EL GRAN FERROCARRIL DEL TÁCHIRA

La Junta Directiva de la Compañía convocó a una Asamblea General el 22 de abril de 1924 y sometió a consideración de los socios la construcción de este ramal hacía la boca del rio Grita, en la frontera con Venezuela. El permiso para poder llevar a cabo la obra fue tramitado directamente con el Gobierno Nacional y le fue concedido a la Compañía el 14 de mayo corriente por el Ministro de Obras

Públicas Doctor Aquilino Villegas²³⁴. Se autorizó a la Junta Directiva para construir un ramal del ferrocarril que partiendo del punto más conveniente en la línea troncal de Puerto Villamizar, terminara en la confluencia de los ríos La Grita y Zulia.

Las ventajas que la Compañía cucuteña obtenía de dicha prolongación según los socios, eran sortear las dificultades de la navegación sobre el río Zulia en tiempo de verano y de paso, evitar la competencia que a esta vía fluvial había hecho la carretera del Táchira. Los bongos empleaban de Puerto Villamizar a La Grita cerca de ocho días, tiempo que se ganaría con la construcción de la vía férrea disminuyendo también el costo de transporte. Incluso se concibió que por el pésimo estado de conservación en que se encontraban las bodegas de Puerto Villamizar, fuera conveniente para la Empresa trasladarlas a La Grita y evitar así las abundantes crecientes del río Zulia en tiempo de invierno.

Sin embargo desde el año 1896 la Junta General había autorizado a la Junta Directiva para realizar esa prolongación e incluso se llegó a importar los rieles para llevar a cabo ese proyecto que aseguraba todo el volumen de movimiento comercial a la Compañía con mayor rapidez y seguridad. Inicialmente se realizó la apertura de la trocha, el banqueo y los desagües sobre toda la extensión de los siete kilómetros entre Puerto Villamizar y la Grita pero las juntas de la Compañía primero asumieron la construcción de los ramales del ferrocarril que vieron más convenientes en aquel momento para los intereses de la Empresa.

El 26 de diciembre de 1924 los gerentes de ambas compañías autorizados por las juntas de accionistas firmaron las bases para el contrato de empalme de sus

²³⁴ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del presidente de la Compañía a los Accionistas. Primer semestre 1928. Tipografía Juan José Durán. Cúcuta, 20 de agosto de 1928, p 2.

líneas. La obra aparte de traer buenos resultados para la Compañía colombiana y los comerciantes de la región, se le consideraba una obra de carácter internacional que traería “*mayores vínculos de amistad y creciente desarrollo para los dos países hermanos*”²³⁵.

El contrato pactó la construcción por parte de la Compañía cucuteña de dos kilómetros de vía hacia sureste de Puerto Villamizar hasta el río Grita en la frontera binacional y la Compañía del Ferrocarril del Táchira debía construir el tramo de vía que distaba entre el río Orope hasta el Grita²³⁶; de igual forma ambas compañías debían asumir la construcción del puente internacional sobre el mismo río Grita, sobre el cual podrían transitar los vehículos que las empresas se alquilaban mutuamente exceptuando las locomotoras.

Las empresas asumirían la conservación en perfecto estado para el tráfico de los tramos de vías correspondientes por su cuenta y costo, de igual manera se podían alquilar entre sí los vehículos o vagones de carga, cambiando las disposiciones de itinerarios de acuerdo a mutuo consentimiento. Las tarifas serían fijadas por cada empresa de acuerdo con los contratos que tenía cada compañía con su gobierno y el transporte lo cobraría cada empresa de acuerdo a lo fijado en sus reglamentos internos. Para el caso que se tratara de importaciones o exportaciones de cargamentos de procedencia venezolana con destino a Venezuela que se transportaran por el Ferrocarril de Cúcuta, esta podría cobrar un tipo de flete fijo de 0.09 centavos en oro colombiano ó 0.45 céntimos de Bolívar por tonelada kilómetro. Por su parte la Compañía del Táchira cobraría el mismo tipo de flete a

²³⁵ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del presidente de la Compañía a los Accionistas. Cúcuta, enero 25 de 1925, p. 4.

²³⁶ A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Escritura de empalme de los ferrocarriles de Cúcuta y el Táchira. Diciembre 26 de 1924.

los mismos cargamentos de procedencia colombiana y los que se transportaran por este ferrocarril con destino a Colombia.

En cuanto a los agentes de las compañías en cada ciudad se pactó que la venezolana estableciera en Cúcuta un funcionario encargado de testificar que el contenido de los carros cerrados que llegaran del Puerto de encontrados, estuvieran de acuerdo con la relación expedida por el jefe de la estación. Paralelamente el Ferrocarril de Cúcuta haría lo propio, estableciendo un funcionario en Encontrados que atestiguara que el contenido de los vagones cerrados que llegaran a Cúcuta estuvieran con la respectiva relación expedida por el jefe de la Estación Cúcuta. Para facilitar la comunicación oficial entre las estaciones colombiana y venezolana se tendería una red telefónica independiente del resto de líneas, con la autorización de cada gerente.

Tras la firma del empalme de las líneas de los ferrocarriles entre las dos empresas se suscitó una serie de comunicaciones en las que los presidentes de las empresas informaban a los presidentes nacionales, que la unión de las vías era un hecho que estrecharía las relaciones entre los dos países hermanos. El 26 de diciembre de 1924 Fabio González Tavera Presidente de la Compañía cucuteña junto con el Presidente del Ferrocarril del Táchira Alberto Roncajolo, enviaron la respectiva comunicación al Presidente colombiano Pedro Nel Ospina en la que le manifestaron la importancia económica que dicho acontecimiento traería para ambas naciones²³⁷.

²³⁷ Telegrama dirigido al Presidente de Colombia, Pedro Nel Ospina el 26 de diciembre de 1924.

“Exmo. Sr Presidente de la República, Bogotá.

Complacidos participámosle hoy hasé firmado escritura pública sobre empalme ferrocarriles Cúcuta y Táchira acontecimiento que consideramos digno llevar a conocimiento su Excelencia por su significación económica y moral que tiene para los dos países hermanos”. Firmaron los presidentes y gerentes de los ferrocarriles Fabio González Tavera y Alberto Roncajolo.

De igual forma le enviaron el respectivo telegrama al Presidente de Venezuela Juan Vicente Gómez en la que le anunciaban que la escritura sobre el empalme era todo un hecho y que beneficiaría ante todo a los pueblos que se acercarían al progreso con armonía²³⁸.

Las respuestas presidenciales a dichas comunicaciones no se hicieron esperar, inicialmente el 28 de diciembre de 1924 el Presidente Gómez felicitó a los gerentes por la realización de esta importante obra que “*marcaba nuevos derroteros para el acercamiento y la cordialidad de los países hermanos*”²³⁹ y que en algún tiempo cercano serían motivo de abundancia y prosperidad para ambos pueblos. Seguidamente el Presidente colombiano acusó a los presidentes de las empresas el recibo del telegrama anhelando que dicha obra sirviera para el bien de ambos países y estimulara mejorar las relaciones entre ambas naciones²⁴⁰.

El 4 de mayo de 1926 circuló por el empalme el primer tren sin que se hubiera terminado la obra y se abriera en su totalidad la vía al servicio público²⁴¹. Los gobiernos de ambos países pactaron la inauguración del empalme de los ferrocarriles el 24 de julio de este año con fin de celebrar el natalicio del Libertador

²³⁸ Telegrama dirigido al Presidente de Venezuela, Juan Vicente Gómez igualmente el 26 de diciembre de 1924.

“Señor General Juan Vicente Gómez, Caracas.

Complacidos comunicámosle acaban de ser elevadas a escritura pública las bases del empalme entre los ferrocarriles de Cúcuta y el Táchira obra de positiva confraternidad internacional y altamente beneficiosa para los dos pueblos cuyos altos destinos no tendrán plena realización sino dentro de la más comprensiva armonía. Nos satisface reconocer que ha sido Usted factor esencial en esta obra de máxima conveniencia para ambos países. Firmaron los presidentes y gerentes de los ferrocarriles Fabio González Tavera y Alberto Roncajolo.

²³⁹ Telegrama del Presidente de Venezuela Juan Vicente Gómez dirigido a los presidentes de las compañías de los ferrocarriles de Cúcuta y el Táchira. Maracay, diciembre 28 de 1924.

²⁴⁰ Telegrama del Presidente de Colombia Pedro Nel Ospina dirigido a los presidentes de las compañías de los ferrocarriles de Cúcuta y el Táchira. Bogotá, diciembre 29 de 1924.

²⁴¹ En cuanto al cobro de pasajes y tráfico de animales o equipajes de los ciudadanos el contrato convino que “para los pasajeros y animales de tránsito las tarifas serán las mismas que apliquen las empresas en su tráfico interno; y en cuanto a los bultos de paso y de volumen excesivo, el flete se cobrará según luna tarifa especial fijada por ambas compañías”.

Simón Bolívar, aunque hasta el 2 de agosto se estableció definitivamente el servicio, realizando un viaje entre Cúcuta y el Puerto de Encontrados en un tiempo de siete horas, cuando antes se necesitaban de ocho a quince días por el río Zulia²⁴².

Con el empalme del Ferrocarril del Táchira los resultados de la Empresa empezaron a mejorar pues se lograba aprovechar toda la carga de importación y exportación que los comerciantes enviaban por la nueva ruta, pues les ofrecía un tráfico más rápido y seguro para sus cargamentos. El tráfico por esta ruta durante sus primeros años se realizó sin interrupciones gracias a la armonía reinante entre la Compañía del Gran Ferrocarril del Táchira y la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta. El costo total de la obra fue de 187.028,58 pesos, aparte de los costos del puente internacional Unión en el que la Empresa cucuteña invirtió 31,950,14 pesos, sumados a los que aportes que hizo la Compañía del Ferrocarril del Táchira.

La prolongación de la ruta hacia La Grita le permitió a la Compañía del Ferrocarril sostener la actividad transportadora hasta fines de 1935, puesto que las demás ferrovías de propiedad de la Empresa ya habían sido liquidadas por las circunstancias ya tratadas. La situación económica de la Compañía era tal que sus ingresos apenas alcanzaban para cubrir sus gastos; de nuevo la insostenibilidad de la Empresa se hizo evidente y sus directivos se vieron obligados a hacer un expansivo de gasto y personal que suscitó la protesta de los trabajadores ahora agremiados en el sindicato de Trabajadores Ferroviarios.

²⁴²A.H.A.H.N.S. Fondo Ferrocarril de Cúcuta. Informe del presidente de la Compañía a los Accionistas. Tipografía Juan José Durán. Cúcuta, 2 de febrero 1927., p 1.

Sin embargo y sobreponiéndose a los desfavorables pronósticos que parecían agobiar a la Empresa, el incremento de la actividad agrícola, comercial y el inicio de la explotación petrolera en la región hicieron que desde 1938 el ferrocarril recobrara la importancia que había tenido en tiempos anteriores.

Finalmente y tal como aconteció junto con el Ferrocarril a Puerto Villamizar la prolongación a La Grita y el empalme sufrieron las consecuencias de la reducción de los cupos para el transporte de mercancías desde y hacia Colombia y la restricción de importaciones decretados por el gobierno venezolano.

En 1953 el Presidente del Ferrocarril del Táchira le comunicó a su similar cucuteño que a partir de ese momento quedaba suspendido el tráfico por el empalme sobre La Grita puesto que se encontraban repletas las bodegas del Puerto de Encontrados de mercancías de exportación habiendo tenido que suspender a los trabajadores del Puerto de La Grita²⁴³. Desde este año la actividad comercial y el tráfico de mercancías quedaron reducidos al paso por la Vía a la Fría.

²⁴³ SOLANO, B. Guillermo. Op. cit., p 468.

CONCLUSIONES

Desde la llegada de los españoles a las tierras de las fronteras que actualmente comparten Colombia y Venezuela, se evidenció la necesidad de buscar una salida hacia el Atlántico. Era evidente que la Corona requería con urgencia facilitar la comunicación y la salida de las especies y metales con destino a la Península. Sin embargo los esfuerzos para lograr cumplir con este objetivo tuvieron que prolongarse hasta fines del Siglo XVIII.

La fuerte resistencia que pusieron las tribus nativas, las difíciles condiciones climáticas y las frecuentes penurias que sufrieron conquistados y conquistadores por lograr domar estas fértiles tierras, dejaron huella tanto en la mente de los hombres como en las venas del suelo. El camino hacia el Puerto de Concha en el Lago de Maracaibo ya había sido trazado desde mucho antes y las circunstancias que la trama de la historia tejió desde mediados del Siglo XIX, hizo pensar a estos hombres modernos y con amplios conocimientos de la región, en los menesteres para retomar la ruta hacia el Lago.

Un producto en especial haría posible y necesario pensar en implementar una ruta que favoreciera tanto a los compatriotas venezolanos del Táchira, como a las propias gentes nortesantandereanas. El café hizo su “aparición” por estas tierras y poco a poco lo que el Clérigo Gumilla puso como penitencia sobre los pecados cometidos, se fue convirtiendo en la salvación terrenal de muchos otros, que vieron en este cultivo la prosperidad económica de la región. Rodeado de mitos y

curiosos relatos, lo cierto es que el café provenía de tierras venezolanas, proveniente posiblemente del mismo Táchira o el Zulia, el hecho fue que su cultivo se expandió con tanto auge en la frontera que empezó a reponer las bajas comerciales de la quina, el añil y el tabaco comercializados desde tiempos anteriores.

El camino carretero debía construirse y tanto el Gobierno Nacional, el de San José de Cúcuta y los agricultores y comerciantes de ambos lados de la frontera, inicialmente unieron esfuerzos para llevar a cabo la obra. Paradójicamente el General Domingo Díaz, un venezolano en tierras colombianas asumió el privilegio que le otorgó el Gobierno del Estado de Santander, para construir el camino carretero hacia el entonces Puerto de San Buenaventura. Aunque no se halló el rastro de las razones por las cuales el Gobierno le otorgo este privilegio a un extranjero, si se puede evidenciar que fueron hombres venezolanos quienes dieron vida al tránsito por tierras colombianas.

Díaz trasladó los derechos cedidos por el Gobierno del Estado a otro venezolano, don Juan Aranguren quien ya contaba con más experiencia en el arte de trazar caminos en tierras venezolanas. De aquí en adelante y con la cesión de tierras baldías y excepciones fiscales que le otorgaron los gobiernos Nacional y Departamental, se presenció el nacimiento de una de las compañías constructora de caminos más reconocidas en la época. Con los aportes de ricos comerciantes nacionales, como de origen extranjero se reunió el capital suficiente y se formó la Compañía del Caminó a San Buenaventura.

El camino se construyó tal como estaba contratado sin embargo la intensión verdadera de los socios de la Compañía era la construcción de un ferrocarril, por

la ruta del camino que ya se había trazado. Se le encargó al Ingeniero de la Compañía que a medida que se fueran construyendo los tramos del camino, se fueran adelantando los estudios topográficos para adelantar el tendido del ferrocarril.

Las ideas políticas y económicas del Radicalismo Liberal favorecieron inicialmente la construcción de los primeros caminos y posteriormente, hicieron posible mejorar la infraestructura vial y pensar en la implementación de algunas redes férreas en la región.

Precisamente el proyecto de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta tuvo sus bases en el pensamiento del liberalismo radical, cuando en 1865 se asumió la construcción de un camino carretero que uniera a San José (hoy Cúcuta) y el puerto fluvial de San Buenaventura (hoy Puerto Villamizar) en la frontera con Venezuela. En este mismo año se aprobó la construcción de dicho camino, pero este sería tan sólo el inicio de lo que se ha considerado el más ambicioso proyecto ferroviario del Nororiente colombiano y de todo el país.

A pesar de las condiciones políticas y sociales en que se hallaba el país inmerso en diferentes conflictos desde mediados del Siglo XIX, en la región nortesantandereana se logró forjar un proyecto ferroviario que aunque no tenía grandes proporciones, en cuanto a la extensión de sus vías si satisfizo las necesidades del transporte de mercancías hacia el exterior, especialmente de café y facilitó el acceso de mercancías provenientes del exterior.

Desde sus inicios la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta fue afectada directamente por el acontecer político que vivía la sociedad colombiana, muestra de ello fueron los conflictos políticos que se presentaron al interior de la dirigencia de la empresa y los paros obligados de sus máquinas por la situación de violencia que se presentaba en la región. Sin embargo a pesar de las enormes dificultades en las que nació y se desarrolló este proyecto empresarial, este logró salir

adelante y convertirse en modelo de transporte para otras regiones del país, varios de los cuales aún hoy en día lo mantienen en funcionamiento.

También se debe tener en cuenta que aunque la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta tuvo sus inicios bajo el gobierno del liberalismo radical, cuando los estados se asociaban bajo la figura de los Estados Unidos de Colombia, el proyecto fue inaugurado en 1888 por el gobierno conservador y bajo un sistema político que había retornado a la República centralista. A pesar de los diversos giros que tuvo el esquema político en el país y la región, el proyecto siguió adelante y presenció mayor movimiento de mercancías y ganancias bajo el gobierno de la Regeneración. El fin del predominio liberal hacia fines del Siglo XIX que entre otras cosas se había causado por la imposibilidad de mantener las políticas económicas y el fracaso en los esfuerzos por insertar la economía colombiana en los mercados internacionales, hicieron que el proyecto se derrumbara y se perdiera el impulso de los sectores considerados como estratégicos.

El sector exportador que había jugado una importante función como motor del crecimiento de la economía regional, se vio seriamente afectado por las políticas proteccionistas que el gobierno venezolano empezó a implementar a partir de la década de 1940. Para los venezolanos no era rentable el hecho de tener que ingresar por tierras colombianas los cargamentos que luego iban a ser enviados por el propio Puerto de Maracaibo hacia el extranjero. La implementación de los ferrocarriles al interior de Venezuela y la puesta en marcha del gran proyecto vial del Presidente Juan Vicente Gómez, se presentaron como las soluciones precisas para el transporte de las cargas por el interior de su Nación.

A partir de este momento el Ferrocarril de Cúcuta se surtía de los cargamentos que se movían tan sólo al interior de la región. La clausura del Puerto venezolano de Encontrados sobre el río Zulia y por tanto el cierre del paso de mercancías hacia Maracaibo, limitaron el servicio del ferrocarril al movimiento de productos

agrícolas, ganados, maderas y algunos productos importados sobre los caseríos y poblados fundados a lado y lado de las líneas férreas. Con esto la rentabilidad de la Sociedad empresaria empezó a bajar enormemente, hasta el punto donde era preferible dejar de funcionar y darle paso a un medio de transporte más moderno.

De otro lado el inicio del proyecto vial colombiano centró su atención en la construcción de carreteras que facilitaran la comunicación de las regiones con el interior de la Nación. Por la región se pensó, estudió, planeó y finalmente se construyó la Carretera Central del Norte. La fuerte competencia que los automotores le empezaron a hacer a los ferrocarriles en cuanto a precio de los fletes de carga y las facilidades del transporte a regiones apartadas, lo convirtieron en el medio ideal para transitar por la tosca topografía Santandereana. Con la llegada de los automotores se crearon las primeras empresas de transporte que le dieron una fuerte competencia a la actividad del ferrocarril y que finalmente llevó a su clausura definitiva. Los gastos de funcionamiento que la Compañía debía asumir para el funcionamiento del ferrocarril iban en aumento, mientras los ingresos derivados de la actividad descendieron abruptamente.

Pese a las circunstancias que bordearon el proyecto y la implementación de este sistema de comunicación en Norte de Santander, el Ferrocarril de Cúcuta debe estudiarse como una experiencia distanciada del contexto de los ferrocarriles en Colombia, puesto que tuvo características que lo hicieron único en su tiempo y espacio, como señala David Johnson. “En virtud del potencial comercial, Cúcuta fue declarado Puerto Terrestre, hábil para la importación de mercancías y se estableció allí la Aduana Nacional²⁴⁴”. El nombramiento de San José de Cúcuta como Puerto motivó el florecimiento de casas comerciales alemanas, italianas y árabes, entre otras, que giraban en torno al comercio del café y a la importación de mercancías de Francia, Estados Unidos, Inglaterra, Italia y Alemania

²⁴⁴ MEDINA, Luis. Cita Histórica Tomo I. Bogotá: Anoaqui Impresores, 1970, p 97.

BIBLIOGRAFÍA

ÁNGEL, Rafael Eduardo. Historia de Cúcuta, la casa del duende. Cúcuta: La Casa del Duende, 1990.

_____. San Faustino de los Ríos, Gobernación, ciudad y puerto fluvial. Cúcuta: Instituto de investigaciones culturales y científicas, 2004.

BUSHNELL, David. Colombia, una Nación a pesar de sí misma, trad. del inglés por MONTILLA, Claudia. Bogotá: Planeta, 2007.

CARREÑO, Clara. El Camino Carretero Hacia el Sarare. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2011.

CONTRALORIA DEL NORTE DE SANTANDER. Geografía histórica y económica del Norte de Santander Tomo I. Bogotá: Santafé, 1948.

DEAS, Malcom. Café y conflicto en Colombia 1886 – 1910 .Medellín: FAES, 1981.

GONZÁLEZ, E. Ramón. Las Ideas Políticas en el Táchira. Biblioteca de Temas y Autores Tachirenses No 115, Caracas: 1994. s.ed.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES CULTURALES Y CIENTIFICAS. San Faustino de los Ríos, Gobernación, ciudad y puerto fluvial. Cúcuta: El Instituto, 2004.

JACOME, Luis Carlos. Cúcuta de otros días. Cúcuta: Imprenta Departamental, 1945.

JARAMILLO URIBE, Jaime (Director). Nueva Historia de Colombia. Tomo I. Bogotá: Planeta, 1989.

JIMÉNEZ, Orián; PÉREZ, Eduardo y GUTIÉRREZ, Felipe. Caminos Rutas y Técnicas: Huellas Espaciales y Estructuras Sociales en Antioquia. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2005.

JUNGUITO, Roberto. Producción de Café en Colombia. Fondo Cultural Cafetero-Fedesarrollo, Bogotá: Nomos, 1991.

- KRUGMAN Paul y OBSTFELD, Maurice. Economía Internacional, teoría y política. Madrid: McGraw Hill, 1999.
- MARTINEZ, Armando. Los Conceptos de la Historia Regional Santandereana. En: Fronteras, regiones y ciudades: Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 1992.
- MELENDEZ, Jorge. Aniquilamiento o pacificación. Bogotá: Gráficas Margal, 1982.
- MURGUEY, G. José. Controversia Colombo-Venezolana de la Construcción del Gran Ferrocarril del Táchira. Caracas: Imprenta Nacional, 1988.
- NIETO ARTETA, Luis Eduardo. El café en la Sociedad Colombiana. Bogotá: El Áncora, 1947.
- PACHON, Álvaro y RAMÍREZ, María Teresa. La Infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XIX. Bogotá: FCE, 2006.
- ORTEGA, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos. Resumen Histórico. Bogotá: Imprenta Nacional; 1920.
- SOLANO, B. Guillermo. Cincuenta Años de Vida Nortesantandereana. Tomo V. Bogotá: Stella, 1970.
- TIRADO MEJÍA, Álvaro. Introducción a la Historia Económica de Colombia. Bogotá: Áncora, 1971.
- VARGAS, V. Guillermo. El Hombre de la Frontera. Cúcuta: Corporación Educativa del Oriente, 1896.

FUENTES PRIMARIAS

UNIDAD DE INFORMACIÓN (U.I.): Biblioteca Nacional de Colombia – Bogotá.

MISCELANEA J.A.S. 764 PZ. 10

Ferrocarril de Cúcuta

Autor corporativo: Ferrocarril de Cúcuta

Título: Informe que el presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta presenta a la junta general de accionistas en sus sesiones ordinarias de enero de 1888.

Pie de imprenta: Cúcuta: Tip. Miguel Lascanó, 1888.

Descripción física: 1 h., 24 p. ; 21 cm.

Título: Boletín del Ferrocarril de Cúcuta : publicación mensual para distribuir a los accionistas

Pie de imprenta: San José de Cúcuta : Tipografía de Miguel Lascano, 1890

Descripción física: [1 Misc.] ; 34 cm.

Rango: Vol. 1, no. 2 (Abr. 22 1890) - v. 1, no. 8 (Dic. 22 1890)

Volumen/Fecha:

Nota general: Mensual: irregular. Falta v. 1, no. 1 (1890). Descripción basada en: no. 2 (Abr. 22 1890). Presenta amarillez del papel

Nota de suplemento: Con cuadros contables

Materia de tópico: Prensa colombiana (República de Colombia)

Materia de tópico: Construcción de Ferrocarriles--Colombia--Publicaciones seriadas

Materia geográfica: Cúcuta (Colombia)--Publicaciones seriadas

Existencias: 1890 1 (2-8) Abr.-Jun., Ago.-Oct., Dic. MP2 522

SALA 2A. 7943 PZA. 17

Título: **Informe del Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta-Tranvía-Ferrocarril 1909.**

Pie de imprenta: CUSALA 2A. 11398

Pie de imprenta: Cúcuta: [s.n.], 1909.

Cúcuta: Conservadores, 1913.

Descripción física: 16 p.

SALA 2A. 9917 PZA.6

Autor personal: Berti, José Agustín

Título: **Informe del Presidente a los Accionistas de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta 1909.**

Pie de imprenta: Cúcuta: Tip. Lascano, 1909.

Descripción física: 10 p.

SALA 2A. 8413 PZA.2

Autor personal: Berti, José Agustín

Título: **Informe del Presidente del Ferrocarril de Cúcuta de 1910.**

Pie de imprenta: Cúcuta, 1910.

Descripción física: 6 p.

SALA 2A. 8538 PZA.1

Autor corporativo: Ferrocarril de Cúcuta

Título: **Tranvía ferrocarril de la frontera: Informe que el presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta presenta a la junta general de accionistas en sus sesiones ordinarias de enero de 1911.**

Pie de imprenta: Cúcuta: Tip. De Lascanó, 1911.

Descripción física: 24 p; 21 cm.

SALA 2A. 7930 PZA. 1

Título: **Informe del Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta-Tranvía-Ferro 1912.**

Pie de imprenta: Cúcuta: Conservador, 1912

Descripción física: 15 p.

MISCELANEA J.A.S 859 PZ. 10
Autor corporativo: Ferrocarril de Cúcuta

Título: Informe del presidente: 15 de Julio de 1913.

Pie de imprenta: Cúcuta: Tip. de El artista, 1913

Descripción física: 1 h., 11 p.: tabs. (part.dob.) ; 24 cm.

SALA 2A. 8103 PZA. 8

Autor personal: Berti, José Agustín

Título: Informe del Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta a los accionistas 1914.

Pie de imprenta: Cúcuta: El Arista, 1914.

SALA 2A. 7863 PZA. 17

Autor personal: Berti, José Agustín

Título: Informe del Presidente a los Accionistas del Ferrocarril de Cúcuta 1916.

Pie de imprenta: Cúcuta: Trabajo, 1916.

MISCELANEA J.A.S. 415 PZA.5

Autor corporativo: Compañía del Ferrocarril de Cúcuta (Cúcuta)

Título: Informe del presidente a los accionistas el 15 de julio de 1917.

Pie de imprenta: Cúcuta, 1917.

Descripción física: 8 p: tabs. ; 23 cm.

SALA 2A. 9679 PZA.11

Autor personal: Berti, José Agustín

Título: Informe del Presidente de los Accionistas del Ferrocarril de Cúcuta

1915.

Pie de imprenta: Cúcuta, 1915.

Descripción física: 1 v.

Autor personal: Berti, José Agustín

Título: Informe del Presidente de los Accionistas del Ferrocarril de Cúcuta 1915.

Pie de imprenta: Cúcuta, 1915.

Descripción física: 1 v.

Autor personal: Berti, José Agustín

Título: Informe del Presidente de los Accionistas del Ferrocarril de Cúcuta 1915.

Pie de imprenta: Cúcuta, 1915.

Descripción física: 1 v.

Autor personal: Berti, José Agustín

Título: Informe del Presidente de los Accionistas del Ferrocarril de Cúcuta 1915.

Pie de imprenta: Cúcuta, 1915.

Descripción física: 1 v.

VFDU1-788 PZA.13-DS

Título: Informe del Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta 1918.

Pie de imprenta: Cúcuta: Crespo Hnos., 1918.

Descripción física: 26 p. ; 20 cm.

MISCELANEA J.A.S. 151 PZ. 1

Autor corporativo: Ferrocarril de Cúcuta

Título: Informe del presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta 1921.

Pie de imprenta: Cúcuta, 1922

Descripción física: x, 39 p. : ilus., tabs. (part. dob). ; 24 cm.

Nota general: Carece de Página titular.

Título: Contrato número 78 de 1893 de privilegio para la construcción del ferrocarril a la frontera
Descripción física: p. 259-263
Materia de tópico: CONSTRUCCION DE FERROCARRILES--CONTRATOS Y ESPECIFICACIONES--COLOMBIA--SIGLO XIX
Documento anfitrión: Anales de Ingeniería Bogotá Vol. 6, no. 69 (Sep. 1893)
Existencias: P2

SALA 2A. 8998 PZA.4
Informe del Presidente del Ferrocarril de Cúcuta al Ministro de Fomento.
Autor personal: Anzoátegui, F.
Pie de imprenta: Cúcuta: Tip. Miguel Lascano, 1892.
Descripción física: 1 v.

SALA 2A. 12615 PZA.2
Autor personal: Gutiérrez, Segundo
Título: Informe del Presidente a los Accionistas del Ferrocarril de Cúcuta: Enero 25 de 1893.
Pie de imprenta: Cúcuta, 1893.
Descripción física: 6 p.

SALA 2A. 8295 PZA. 14
Autor corporativo: Ferrocarril de Cúcuta
Título: ...Informe del presidente a los accionistas... 1896.
Pie de imprenta: Cúcuta: Tip. del Depto., 1896
Descripción física: 7 p: tabs. (dob.) ; 24 cm

SALA 2A. 10306 PZ. 4
Autor personal: Gasparini, Marco
Título: Informe como Presidente a los Accionistas del ferrocarril de Cúcuta. 1897.
Pie de imprenta: Cúcuta: Imp. Lascano C., 1897.
Descripción física: 8 p.

MISCELANEA J.A.S. 312 PZA.16

Autor corporativo: Ferrocarril de Cúcuta

Título: Informe... a la junta general de accionistas 1898

Pie de imprenta: Cúcuta: Tip. de Miguel, 1898

Descripción física: 1 p., 8 p: tabs. (dob.) ; 21 cm

MISCELANEA J.A.S 252 PZ. 2 Ferrocarril de Cúcuta

Autor corporativo:

Título: Informe del presidente a los accionistas 25 de enero de 1901.

Pie de imprenta: Cúcuta: Tip. de M. Lascano é Hijo, 1901

Descripción física: 90 p: tab. (dob) . ; 22 cm

SALA 2A. 9679 PZA.11

Autor personal: Berti, José Agustín

Título: Informe del Presidente de los Accionistas del Ferrocarril de Cúcuta 1915.

Pie de imprenta: Cúcuta, 1915.

Descripción física: 1 v.

SALA 2A. 7907 PZA. 4

Autor personal: Berti, José Agustín

Título: Informe del Presidente a los Accionistas del Ferrocarril de Cúcuta 1905.

Pie de imprenta: Cúcuta: Imp. M. Lascano C., 1905.

SALA 1A. 13702 PZA.6

Informe del Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta

Autor personal: Berti, José Agustín

Título: Informe del Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta 1906.

Pie de imprenta: Cúcuta: Tip. de M. Lascano e Hijo, 1906.

Descripción física: 9 p.

MISCELANEA J.A.S. 691 PZA.7

Informe del presidente : 25 de enero de 1907

Ferrocarril de Cúcuta

Autor corporativo: Ferrocarril de Cúcuta

Título: Informe del presidente: 25 de enero de 1907.

Pie de imprenta: Cúcuta : [s.n.]
Descripción física: 14 p: tabs. (part.dob.) ; 22 cm.
Nota general: Carece de pie de imprenta.

SALA 2A. 8730 PZ. 7

Autor personal: Berti, José Agustín

Título: Informe como Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta 1908.

Pie de imprenta: San José de Cúcuta: [s.n.], 1908.

Descripción física: 13 p.

UNIDAD DE INFORMACIÓN (U.I.): Biblioteca Luís Ángel Arango – Bogotá.

- Acta de entrega al Departamento del Ferrocarril del Sur (25 kilómetros), mayo de 1925.
- Informe del Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta a los Accionistas, febrero 1928.
- Informe del Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta a los Accionistas, febrero 1929.

UNIDAD DE INFORMACIÓN (U.I.): Archivo Academia de Historia del Norte de Santander – Cúcuta.

Informes de los Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta a los Accionistas:

- | | |
|----------------------|----------------------|
| ▪ Enero 15 de 1887. | ▪ Julio 15 de 1909. |
| ▪ Julio 15 de 1896. | ▪ Ene 25 - Año 1910. |
| ▪ Agosto 11 de 1897. | ▪ Julio 15 de 1910. |
| ▪ Enero 25 de 1897. | ▪ Enero 25 de 1912. |
| ▪ Enero 25 de 1900. | ▪ Julio 15 de 1912. |
| ▪ Julio 15 de 1902. | ▪ Julio 15 de 1913. |
| ▪ Enero 25 de 1903 | ▪ Enero 25 de 1913. |
| ▪ Julio 15 de 1903. | ▪ Julio 15 de 1914. |
| ▪ Julio 15 de 1904. | ▪ Enero 25 de 1915. |
| ▪ Enero 25 de 1905. | ▪ Julio 15 de 1915. |
| ▪ Julio 15 de 1905. | ▪ Julio 15 de 1917. |
| ▪ Enero 25 de 1906. | ▪ Enero 25 de 1917. |
| ▪ Julio 15 de 1906. | ▪ Julio 15 de 1919. |
| ▪ Enero 25 de 1907. | ▪ Enero 25 de 1919. |
| ▪ Enero 25 de 1909. | ▪ Julio 15 de 1920. |

- Enero 25 de 1920.
- Julio 15 de 1922.
- Febrero 20 de 1928.
- Febrero 28 de 1930.
- Febrero 20 de 1933.
- Junio 30 de 1935.
- Febrero 20 de 1935.
- Agosto 20 1936.
- Enero 20 de 1936.
- Agosto 20 de 1937.
- Febrero 17 de 1937.
- Febrero 20 de 1938.
- Febrero 20 de 1946.
- Agosto 20 de 1952.
- Febrero 20 de 1952.

Actas de la Junta Directiva de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta:

- Acta Junta General Agosto 1899.
- Acta Junta General Marzo 1905.
- Acta de empalme de los ferrocarriles de Cúcuta y el Táchira 1926.
- Acta de la Junta General 1925.
- Acta de entrega del Ferrocarril de La Esmeralda a la Donjuanes 1923.
- Acta de entrega del Ferrocarril a Puente Espuma Noviembre 1926.
- Acta de la Junta General 1865-1890.
- Acta de la Junta General 1894-1906.
- Acta de la Junta General 1906-1920.
- Acta de la Junta General 1912-1919.
- Acta de la Junta General 1933-1936.

Otros documentos:

- Informe del Presidente de la Compañía al Ministro de fomento Mayo 1891.
- Contrato No 78. Acta Junta General Noviembre 1899.
- Contrato de Construcción del Ferrocarril del Sur 1916.