

MUELLE DE PUERTO COLOMBIA: Escenario de memoria cultural y turismo justo



Gobernación
del Atlántico

ATLÁNTICO
LÍDER



República
de Colombia



Departamento
del Atlántico

SERIE ATLÁNTICO PATRIMONIAL



MUELLE DE PUERTO COLOMBIA:

Escenario de memoria cultural y turismo justo

SERIE ATLÁNTICO PATRIMONIAL

GOBERNACIÓN DEL ATLÁNTICO

SECRETARÍA DE CULTURA Y PATRIMONIO

2017

MUELLE DE PUERTO COLOMBIA: Escenario de memoria cultural y turismo justo



ISBN: 978-958-59056-2-7

SECRETARÍA DE CULTURA Y PATRIMONIO
©Gobernación del Atlántico

Gobernador del Atlántico
EDUARDO VERANO DE LA ROSA

Secretaria de Cultura y Patrimonio del Atlántico
MARÍA TERESA FERNÁNDEZ IGLESIAS

Textos y desarrollo:
Lázaro Cotes Cotes
Johnny Meca Ospina
Raúl Cera Ochoa
Helkin Núñez Cabarcas

MUELLE DE PUERTO COLOMBIA: Escenario de memoria cultural y turismo justo es una publicación que busca propiciar un acercamiento a la historia de nuestro patrimonio cultural, reconociendo que pertenece a la Nación y que es una obligación del Estado y de las personas trabajar por su salvaguardia, protección, recuperación, conservación, sostenibilidad y divulgación. Por esta razón se pone a disposición de la comunidad en general un material pedagógico que recoge apuntes históricos y datos actuales sobre la importancia cultural del Muelle de Puerto Colombia como BIC de la Nación, en el marco del proyecto Concertación para la Formulación del Plan de Manejo Arqueológico del Muelle de Puerto Colombia.



Se permite la copia, presentación pública y distribución de este documento bajo los términos de la Licencia Creative Commons Reconocimiento – No Comercial – Sin obras derivadas, la cual establece que en cualquier uso: 1) se de crédito a los autores del libro; 2) no se utilice con fines comerciales; y 3) se den a conocer estos términos de licenciamiento. Conozca la versión completa de esta licencia en la dirección web: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Material libre para copia y distribución con fines pedagógicos y culturales.

Los conceptos expresados en esta cartilla son responsabilidad exclusiva de sus autores, por lo tanto, no comprometen la posición de la institución.

Contacto
SECRETARÍA DE CULTURA Y PATRIMONIO
Gobernación del Atlántico
Calle 40 Cra. 45
Tel.: (57+5) 3307000, Barranquilla, Colombia
cultura@atlantico.gov.co

Preparación editorial
Corporación ESCULTURA
corporacionescultura@gmail.com
Barranquilla., 2017

Diseño gráfico y armado: Jhon Cassiani
Impresión: Corporación ESCULTURA

Tiraje: 1000 libros

IMPRESO Y HECHO EN COLOMBIA

©GOBERNACIÓN DEL ATLÁNTICO
BARRANQUILLA, 2017

Foto de portada
Muelle de Puerto Colombia en 1889
Archivo del Museo Romántico de Barranquilla



- A. Situación general de la Isla de Capatzen y su extensión
 B. Situación general de la Isla de Capatzen y su extensión
 C. Situación general de la Isla de Capatzen y su extensión
 D. Situación general de la Isla de Capatzen y su extensión

Vista de la Isla

Isla de los Guines
 El resto de esta Isla es inhabitada, con un
 pequeño poblamiento en su
 y Abitad.



Este es un puerto muy bonito, por ser muy limpio
 de agua, con muchos árboles que dan sombra y
 de haber hecho en Capatzen e^{ra} Marbo. Lo mismo
 sucede si se va en Barro a Barranquilla y de allí
 a^{ra} Magdalena arriba.

Este es un puerto
 muy bonito con
 muchos árboles.

1780 Abril diez

Presentación

Este documento expone los resultados finales del proyecto de investigación **Diagnóstico Arqueológico y Concertación para la Formulación del Plan de Manejo Arqueológico del Muelle de Puerto Colombia**, ejecutado según las disposiciones legales para el patrimonio cultural de la Nación dispuestas en la Ley General de Cultura, Ley 1185 de 2008, reguladas a través del Instituto Colombiano de Antropología e Historia- ICANH.

El Muelle de Puerto Colombia, está localizado en el Municipio de Puerto Colombia, es propiedad del Ministerio de Transporte, según consta en la escritura Pública número mil treinta y tres (1.033), otorgada el veintinueve (29) de abril de mil novecientos treinta y tres (1933), por la Notaria Segunda del Circulo de Bogotá, protocolizando el contrato celebrado con fecha 20 de octubre de 1.932, entre la República de Colombia, representada por el Ministro de Obras Públicas (hoy Ministerio de Transporte según Decreto 2171 de 1992) por una parte, y la empresa The Barranquilla Railway and Pier Company Limited, por otra, cuyo objeto fue la transferencia a título de venta, el pleno dominio y posesión de todos los bienes, muebles e inmuebles, situados en el Departamento del Atlántico, encontrándose en dichos bienes el Muelle de Puerto Colombia.

Por su parte, el Ministerio de Cultura, expide en 1998, la declaratoria como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional, hoy de Ámbito Nacional, para el Muelle de Puerto Colombia donde

se resalta al Muelle de Puerto Colombia como obra de ingeniería y la primera obra civil en utilizar la técnica del Concreto Armado en Colombia.

Los resultados obtenidos en esta investigación han demostrado ser pertinentes en relación con interrogantes sobre los hechos históricos que llevaron a la construcción, ampliación y cierre de las operaciones portuarias del Muelle de Puerto Colombia. Pero más porque los datos aquí expuestos llenan un vacío ante la falta de gestión patrimonial e investigación histórica que motivará la apropiación social del mismo por parte de los porteños, como primeros ciudadanos de su entorno.

Con este texto se deja constancia de los datos que se obtuvieron, pero, sobre todo, es un aporte para contribuir mediante su interpretación a la construcción de una narrativa histórica de valor local, en perspectiva regional.

EL MUELLE DE PUERTO COLOMBIA

En el siglo XVI, el Partido de Tierradentro¹, ubicado actualmente en el departamento del Atlántico, fue explorado por Pedro de Heredia un poco antes de que fundara a Cartagena de Indias. Inmediatamente después de la expedición del conquistador Heredia a esta parte de la provincia de Cartagena, los hispanicos pudieron hacer uso de la tierra rústica por ocupación directa.

Para 1620, el asentamiento que dio origen a Barranquilla contaba con la ventaja de estar ubicada a orillas del río Magdalena y a doce millas del Mar Caribe. Así ganaderos, indios y criollos de Barranquilla se desplazaban a tierras más bajas y cercanas al mar, donde generaron un asentamiento próximo a la bahía de Sabanilla, como punto intermedio entre Bocas de Ceniza y Punta Zamba, que sumado a la presencia de grandes arroyos y cañadas de buen caudal en invierno, favorecieron el comercio del contrabando, porque reunía las condiciones óptimas para un comercio monopolístico y facilitaba el flujo sin el cumplimiento de la reglamentación mercantil de la época.

Adicional a ello, la existencia del cordón litoral integrado por las islas Verde, Sabanilla y Portobelillo, brindaban óptimas

condiciones para la pesca y facilitaba la navegabilidad de cabotaje por resguardar las playas del fuerte oleaje. Además, de su condición deltica² ofrecía canales entre los cuales el más importante fue el Canal de la Piña. Este gran canal en época de creciente ofrecía una óptima navegabilidad hacia el río Magdalena entrando por Barranquilla, pero con el correr del tiempo la sedimentación redujo su capacidad y el comercio se afectó.

Durante la colonia, en 1806, en el promontorio conocido como San Antonio, fue construido por la Corona Española un fuerte de una planta equipado con cuatro cañones con el fin de proteger el acceso al río Magdalena. Al estar ubicado sobre el acantilado le permitía tener una visión sobre el horizonte y el movimiento de navíos que buscaban atracar en la bahía de Sabanilla para el flujo del contrabando. Más tarde y debido al incremento de este tipo de delitos se decidió crear la aduana y es así como en 1842, se establece en dicho lugar, "La primera aduana del país".

¹ Bajo la administración colonial había tres "tierradentros": la del Cauca, que aún conserva el nombre; la Tunebia en Boyacá; y la de la Provincia de Cartagena. Término que define además el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia, "partido" es un distrito o territorio que comprende varios pueblos de una provincia, en que, para la administración de justicia, ejerce jurisdicción un juez de primera instancia.

² Proviene de delta, que corresponde a un accidente geográfico formado en la desembocadura de un río por los sedimentos fluviales que ahí se depositan.

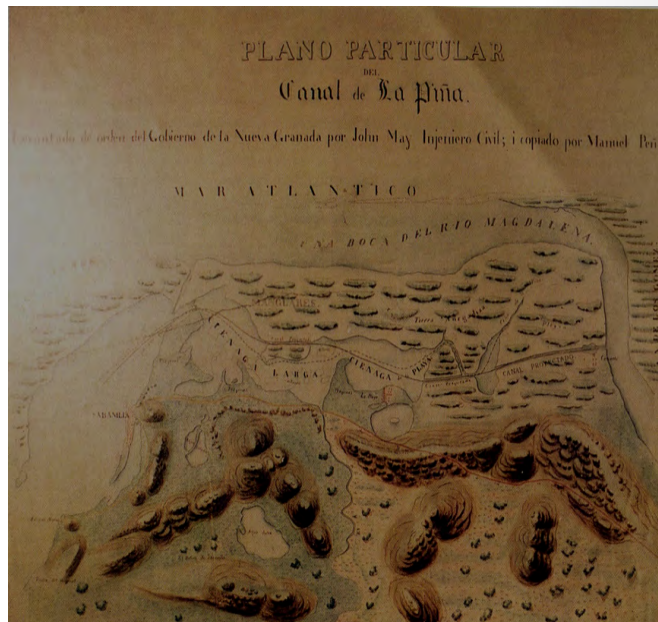


Plano 1. Plano particular del derrotero de la Fidelidad sobre la barra de la desembocadura del río Magdalena, entre Sabanilla y Barranquilla, 1805. AGN, Sección Mapoteca, mapa 6, núm. 108.

La construcción del nuevo edificio en mampostería de estilo colonial para la sede de la Aduana fue emanada desde el nivel nacional con recursos gestionados por el presidente de la época Tomás Cipriano de Mosquera y el banquero Esteban Márquez. Dicho mandatario sufragó los gastos mediante un empréstito firmado entre el “Banco Márquez” con el Gobierno Nacional.

Este sitio, posteriormente fue conocido como Salgar, nombre que recibió en honor de Don Eustorgio Salgar, quien fue presidente de los Estados Unidos de Colombia entre 1870 y 1872. Ya habilitado Sabanilla, como puerto marítimo de trasbordos, remolcador, bongos y planchones, se establecieron una serie de consideraciones que se consolidaron a partir de 1860, cuando el Estado Soberano de Bolívar, vislumbró la construcción de una línea férrea que comunicara a este puerto de embarque con Barranquilla y el Mar Caribe.

Años más tarde, en 1876, mediante orden del presidente colombiano Santiago Pérez Manosalva las funciones aduaneras son trasladadas a la ciudad de Barranquilla, factor por el cual esta edificación fue abandonada.



Plano 2. Plano particular del canal de La Piña, Jhon May, 1853.
Fuente: AGN, Sección Mapoteca, mapa 6, núm. 259.



Plano 3. Plano levantado por la Corbeta Augusta en 1873.
Fuente: Colección Enrique Yidi.



Fotografía 1. Promontorio de San Antonio y edificio de la Antigua Aduana de Salgar.
Fuente: Gobernación del Atlántico.

De conformidad con la Ley 4 de mayo de 1865, Ramón B. Linero y Ramón Santodomingo Vila, suscribieron un contrato de obras con el Gobierno del Estado de Bolívar para la construcción del Ferrocarril de Barranquilla a Sabanilla. Posteriormente, traspasaron en 1869 el contrato a la compañía alemana Hoenigberg & Wessell y Cía., que acometió enseguida la construcción. El día 1° de enero de 1871, fue



Fotografía 2. Vuelta del Diablo, sector que bordeaba las faldas del Cerro Nisperal, entre las millas 15 y 16.
Fuente: Almanaque de los Hechos Colombianos 1921 – 1922, Vol. IV.

puesto al servicio público el Ferrocarril de Bolívar entre El Puerto de Sabanilla y Barranquilla, cuyo punto Terminal sería la Estación Montoya, bautizaba así en honor de la memoria del empresario antioqueño Francisco Montoya.



Fotografía 3. Estación Montoya, fachada.
Fuente: Gobernación del Atlántico.

Con este ferrocarril quedaron zanjadas las dificultades de la comunicación entre el puerto fluvial y el marítimo, como se sabe, hasta entonces solo se hacía por el Canal de la Piña. La compañía constructora, por medio de sus agentes, administró la empresa del ferrocarril hasta fines de 1875, época en que la adquirió el Gobierno Nacional, administrado desde el 1° de enero de 1876.

Ahora bien, la bahía carecía de profundidad suficiente y era desabrigada, razón por la cual los barcos fondeaban fuera de la rada y el trasbordo de pasajeros y el transporte de la carga tenía que hacerse por medio de remolcadores y lanchones. De ahí, surge la necesidad de la construcción de un muelle para el atraque directo de las naves marítimas.

La construcción del Muelle de Puerto Colombia sentó las bases del desarrollo económico de Barranquilla, de los asentamientos cercanos y del país en general. Su antecedente más importante fueron las obras iniciales del Ferrocarril de Bolívar, las cuales arrancaron el 9 de noviembre de 1867 con la celebración de un contrato entre el Gobierno y el señor Percy Brandon (apoderado del señor Nicolás

Jimeno Collante y demás socios), el cual se refería a la construcción “un camino de ruedas, de cualquier clase, que pusiera en comunicación a Sabanilla con Barranquilla a cargo de la Compañía de Ferrocarril de Bolívar, limitada”³.

En los términos de este contrato figuraron algunas concesiones que se firmarían en los años siguientes. Se estipuló que la duración de la concesión sería de 50 años, la cual se podría extender 25 años más, y que se establecería un servicio de telégrafo eléctrico a lo largo de la línea férrea; dando un plazo de un año a partir de la firma para reunir el capital y hacer los preparativos necesarios para empezar la obra, que se debía terminar en 5 años; se adjudicaron los terrenos para construir la línea y la infraestructura necesaria para operar, y se cedieron 20.000 hectáreas de tierras baldías como incentivo a los inversionistas⁴.

El ferrocarril, hasta el año 1871, prestó servicio público hasta el Puerto Salgar, posteriormente, en 1873, con el aval de Congreso se prolongó su trayecto hasta el Nisperal. Seis años más tarde, en 1879, “El Poder Ejecutivo Nacional autorizó al Administrador de Aduana de Barranquilla

para contratar con el señor Francisco J. Cisneros el estudio de la prolongación de la línea férrea desde Puerto Belillo hasta la bahía de Sabanilla, con el fin de evitar el costoso servicio mixto del ferrocarril y los remolcadores”⁵. El contrato quedó firmado el 1° de octubre de 1879, y se publicó en el Diario Oficial número 4560.

Francisco Javier Cisneros (Santiago de Cuba 1836), compra al gobierno el Ferrocarril de Bolívar, y, a través de la Ley 49 de 1884, el Gobierno nacional entrega la Concesión a la compañía The Barranquilla Railway and Pier Company, para las obras de extensión del ferrocarril de Bolívar y construcción del Muelle. De acuerdo con el Diario Oficial 6223:

3. Biblioteca Nacional de Colombia (BNC). Narración de los hechos que conmovieron a que la Compañía del Ferrocarril de Bolívar, en virtud del privilegio del Ferrocarril que se haya establecido entre Barranquilla y Sabanilla. Barranquilla: Imprenta de los Andes, 1872. Citado también por Ulloa, 2015).

4. Orrego, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos: vicuamen históricos. Bogotá, Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1923. Citado también por Cones, Juan. El Ferrocarril de Bolívar y la consolidación del Puerto de Barranquilla (1865-1941). En Revista de Economía Institucional 14(26), 2012.

5. Orrego, Alfredo. Historia de los Ferrocarriles en Colombia. Imprenta Nacional. Bogotá, 1923. Citado también por Ulloa, 2015).

En 4 de octubre de 1884, el Sr. Carlos Uribe traspasó al Sr. Francisco J. Cisneros el contrato aprobado por la Ley 49 del mismo año, y al aceptar el traspaso, el Secretario de Hacienda ordenó que se extendiera la diligencia que efectivamente fue extendida y firmada por el mismo Secretario de Hacienda y el Sr. Francisco J. Cisneros, de la cual consta que el Sr. Cisneros acepta el traspaso que le hace el Sr. Carlos Uribe y declara expresamente que acepta todas las obligaciones que el contrato y la Ley 49 de 1884 imponen al Sr. Uribe, y que está pronto a dar al Gobierno las seguridades que el mismo contrato exige⁶.

Cisneros, adecua inmediatamente la prolongación de la línea férrea y la establece en Puerto Belillo; los trabajos se iniciaron el 25 de octubre de 1882, mediante una solemne ceremonia oficial. Sin embargo, debido a la fuerza del mar de leva, los trabajos de prolongación de la línea férrea fracasaron en tres ocasiones, razón por la cual Puerto Belillo, como estación terminal del ferrocarril y como fondeadero de buques quedó suprimido de los proyectos de Cisneros. A partir de allí, el ingeniero se dio a la tarea de encontrar un mejor sitio para la construcción del muelle, y en ese empeño descubrió la ensenada de Cupino, donde encontró un caserío de pescadores provenientes de Tubará, San Antonio de Salgar y Sabanilla.



Fotografía 5. Foto familiar de Mr. William Ladd, tomada en 1885.
Al fondo puede apreciarse el muelle de Sabanilla.
Fuente: Archivo del Museo Romántico de Barranquilla.

6. AGN, Sección: República, Diario Oficial número 6223. Fondo: Ministerio de Hacienda-Bogotá.



Fotografía 6. Grabado del “Desembarcadero de Salgar en el Puerto de Sabanilla” donde se aprecia el ferrocarril de Bolívar.
Fuente: Colección Enrique Yidi.



Fotografía 7. Obras de prolongación del Ferrocarril de Bolívar entre Sabanilla y Cupino.
Fuente: Archivo del Museo Romántico de Barranquilla.

Este hecho, motivó la continuidad de la prolongación del ferrocarril hasta la ensenada de Cupino, donde se configuró un poblado con las viviendas para los obreros e ingenieros que, junto con Cisneros, participaron en la construcción.

Puerto Colombia, nace jurídicamente el 31 de diciembre de 1888, una vez hecha la entrega del Ferrocarril de Bolívar y su pequeño atracadero. En palabras del Ministro de Hacienda Dámaso Zapata:

Tengo el honor de participar a S.S., a nombre del Concesionario, Sr. Francisco J. Cisneros, que después de un asiduo y constante trabajo y de vencer los obstáculos que se presentaron, el día 13 del corriente mes llegó a su término la prolongación del Ferrocarril de Bolívar hasta Puerto Belillo, y que inmediatamente se dio principio a la construcción del Muelle en los términos que expresa la Resolución de ese Ministerio, de 17 de mayo último, inserta en el número 7.062 del Diario Oficial.

Cisneros, ingeniero que realizó la obra sugirió que el nuevo pueblo debía llamarse Puerto Núñez, en honor al presidente de la República de ese momento, Rafael Núñez, quien no aceptó y respondió que debía llamársele Puerto Cisneros, discusión que fue dirimida por el ingenioso empresario denominándolo Puerto Colombia, llevando a buen término las obligaciones pactadas con el estado colombiano.

El Muelle

El primer muelle, inaugurado fue construido en acero y pino creosotado con una longitud 861 pies, equivalentes a 299.6 metros, de los cuales los últimos 200 pies, es decir, 69.6m tenían 33 pies de ancho (11.4m), con dos carrileras y un cobertizo y dos guías para facilitar la carga y descarga por medio de goletas y bongos. El resto del muelle tenía 13 pies de ancho (4.52m); en su punta alcanzaba una profundidad de 14 pies (4.87m) en las mareas bajas y 8 pies (2.78m) en las mareas altas. La comunicación por parte del Ministro de Hacienda el 5 de febrero de 1889 manifiesta que:

El Muelle, en Puerto Colombia y la extensión de la vía férrea hasta dicho Puerto se inauguraron el 31 de diciembre próximo pasado en

medio del mayor entusiasmo de que se estaban poseídas las autoridades e individuos particulares que tan bondadosamente aceptaron la invitación que me permití hacerles en nombre de The Barranquilla Railway & Pier Company⁸.

Este primer muelle, con el correr del tiempo se iría prolongando a medida que las necesidades portuarias lo exigían, fue así como inmediatamente a su inauguración se estableció la necesidad de su ampliación para que permitiera el fondeo de un mayor número de buques. Dicha tarea quedó nuevamente en manos de Cisneros Correa. La prolongación del muelle se haría con el fin optimizar la capacidad de atraque de naves.



Fotografía 8. Muelle de Puerto Colombia construido en acero y madera de pino creosotado.

Fuente: Archivo del Museo Romántico de Barranquilla.

8. AGN, Sección: República, Apertura de Puerto Colombia- Barranquilla. Febrero 5 de 1889, Fondo: Ministerio de Hacienda- Bogotá.

Primera ampliación del Muelle

Francisco Javier Cisneros, dio inicio a la prolongación del muelle, el 14 de enero de 1891; para ésta tarea contó con 120 hombres los cuales se turnaban día y noche, con lo que logró entregar el nuevo muelle el 9 de junio de 1893.

Se utilizaron para la prolongación del muelle 2.000 toneladas de hierro y acero traído de Bélgica y cerca de 5.000 pies de madera traída de Canadá, formando 4.000 pies de longitud en forma de línea recta. "El tercer muelle más largo del mundo y el primero en América fue inaugurado en 1893". Los festejos comenzaron dos días antes de su inauguración con la confirmación en la capitanía del puerto, además, los vapores Alvo, Atrato y Galicia fondearon en la bahía de Sabanilla; este último vapor hamburgués y comandado por el Capitán Pietsch fue el primer buque que descargó en el muelle, con una caldera de 9 toneladas.

Para ese momento, Puerto Colombia era considerado el más importante balneario del país y un centro turístico atractivo debido a su muelle y a sitios encantadores como el Luna Park por su ambiente romántico y la comodidad de sus grandes hoteles: "Atlántico", "Puerto Colombia" y "Esperia" famoso por la terraza marina que ofrecía.



Fotografía 9. Turistas disfrutando de las playas de Bahía Cupino.

Al fondo, en el horizonte, se aprecia Isla Verde.

Fuente: Archivo del Museo Romántico de Barranquilla.



Fotografía 9. Primera ampliación del Muelle de Puerto Colombia.
Fuente: Archivo del Museo Romántico de Barranquilla.

El nuevo muelle tenía una longitud total de 1.392 metros, de los cuales 1.183, correspondían al viaducto con una vía férrea, el muelle, de 208 m. de longitud y 17,4 m. de ancho, con cuatro vías férreas: una para la grúa de 10 toneladas y tres líneas para el servicio de carga y descarga, lo que daba la capacidad para atracar a dos buques simultáneamente.

Los preparativos para el acto inaugural fechado para el jueves 15 de junio de 1893 a las 3 p.m., lo anunciaban las doscientas cincuenta tarjetas de invitación que The Barranquilla Railway and Pier Company entregaría a sus invitados especiales, demostrando la majestuosidad de la obra, como centro y polo de desarrollo nacional marítimo. Todos los estamentos sociales hicieron parte esencial en el acto. Desde la estación Montoya en Barranquilla, se prepararon tres carros de primera clase y dos imperiales, para el traslado de los invitados y la banda musical, los cuales llegaron hasta el extremo del muelle. Un decreto de la Alcaldía con fecha 15 de junio de 1893 manifiesta:

Art. 1° Declárense de fiesta en la ciudad los días 17 y 18 del presente mes. En consecuencia, permítase toda clase de regocijos públicos que se mantengan dentro de los límites del orden y de la moral.

Art. 2° En las noches de los días expresados los vecinos de la ciudad iluminarán el frente de sus casas.

A la llegada de los invitados, por orden del capitán Samdrey se hizo una salva de cuatro tiros de cañón desde el vapor "Mexican" de la W.I.& Pacific, el cual estaba fondeado a mil pies de distancia. El grupo de inspectores comisionados por el Gobierno Nacional, apareció con la misión de observar paso a paso la entrega de la obra por parte del señor Cisneros, el cual justificó hasta última hora el control absoluto de la entrega, tanto del muelle como el fondeo de la Bahía de Sabanilla.

La estructura longitudinal del nuevo muelle fue inspeccionada con mucha rigurosidad, hasta el final del viaducto. Más adelante visitaron un costado del cuello o nuca del muelle, las oficinas de la compañía, además las salas de pasajeros y equipajes. Todas estas oficinas estaban separadas por vidrieras, las cuales eran las únicas en esta parte del mundo. Don Rafael María Palacio, Administrador de la Aduana de Barranquilla era el comisionado por el Gobierno Nacional para examinar y verificar las obras en mención, declarando a las pocas horas en un elocuente primer discurso "Abierto el tráfico por el muelle de hierro de Puerto Colombia". Después de los 10 discursos todos los invitados pasaron a las mesas que estaban distribuidas a lo largo del muelle, disfrutando los diversos vinos y champañas que la empresa anfitriona había obsequiado. Los festejos siguieron hasta las 5:30 p.m. las mismas doscientas cincuenta personas ocuparon nuevamente sus puestos en el ferrocarril y la fiesta terminó.

Una vez puesto en funcionamiento el puerto marítimo, la primera empresa en solicitar sus servicios fue la Compañía de Vapores de la Mala Real. Uno de sus vapores, el Atrato, fue el primero en hacer descargar 5.140 toneladas y recibir carga directamente en el muelle gracias a las instrucciones de su Capitán A. Gillies. Fue a partir de ese momento que la historia de este muelle se incorporaba al importante mercado marítimo mundial ofreciendo servicios de 24 horas con cargue y descargues simultáneos, traslado de mercancías y pasajeros, servicio de correo y soportados por un ferrocarril que itineraría a diario, los 28 kilómetros de línea que comunicaban con la capital del departamento.

Segunda ampliación del Muelle

Dado el importante flujo y reconocimiento que alcanzó el Muelle de Puerto Colombia, en junio de 1905, el corregimiento de Puerto Colombia fue elevado a la categoría de Municipio por medio del Decreto No. 19, emitido por el Gobernador del Departamento del Atlántico, General Diego A. De Castro y aprobado por Decreto No. 488 del 26 de abril de 1906, firmado por el presidente de la República de ese momento, Rafael Reyes y su Ministro de Gobierno, Gerardo Pulecio.

De igual forma, gracias al auge comercial promovido por el Canal de Panamá, el movimiento portuario en Puerto Colombia se incrementó, lo que originó la necesidad de ampliar la capacidad portuaria de su muelle. Así pues, entre 1918 y 1923 fue ampliado y revestido en

concreto con nuevas características marítimas para que logran atracar cinco buques al mismo tiempo en su muelle. Las obras estaban soportadas en aproximadamente 33 cuadrillas que trabajaban a destajo sin descansar las 24 horas del día; factores que elevarían esta zona marítima a ser el epicentro de las transacciones por el mar caribe. En estas obras fue protagonista el Maestro Juan Antonio Colima De La Rosa.

Los nuevos trabajos alargaron el muelle hasta 1.496m, es decir, 137m más. El actual Muelle se componía de tres secciones: el Viaducto, la Nuca y la Cabeza o muelle propiamente dicho, con diez postes de hierro fundido para amarrar los buques.

Con la ampliación, en el Muelle podrían atracar cinco buques, dos a cada lado y uno en el extremo, contando con un moderno sistema de vías férreas para cargar y descargar.

Las fuentes primarias revisadas en el Archivo General de la Nación dan cuenta de comunicaciones del Ministerio de Obras Públicas dirigidas al Ministerio de Hacienda y Fomento que van desde el año de 1887 hasta 1935. En estos documentos queda explícito el pensamiento de las élites o autoridades nacionales y locales frente al desarrollo de obras públicas en contextos regionales en beneficio del país.

En este sentido, el Muelle de Puerto Colombia, se impone como una fascinación de la "idea de progreso" (extendida en todo el país)⁹, resultado de una reflexión sobre las condiciones locales, y una respuesta a los cambios en la realidad social, como el crecimiento de la población, el desarrollo de la producción, avances específicos en

educación y ciencia o el surgimiento de proyectos sociales o políticos que buscaban transformar la sociedad y superar las dificultades del pasado. Por ello, se pueden entender muchas de las transformaciones que llevaron al resguardo de Puerto Colombia con su Muelle, a convertirse en la "gran aldea" que era la visión del mundo en Colombia.



Fotografía 11. Muelle de Puerto Colombia, luego de finalizadas las obras de encamisamiento en concreto.
Fuente: Archivo del Museo Romántico de Barranquilla.

9. Inspirada en la Ilustración, en la burguesía capitalista y la ideología de ciencia, utilitarismo, uso riguroso del tiempo, lucro, productividad, trabajo disciplinado y eficiencia.

Cierre definitivo

Las comunicaciones de la época dejan ver que desde sus inicios ya se habían establecido como obras complementarias del muelle la canalización del río Magdalena, el nuevo Terminal Marítimo y Fluvial Barranquilla y la construcción de los tajamares en Bocas de Cenizas. Además, evidencian que el Muelle de Puerto Colombia se concibió como una obra temporal. Hecho que fue la causa primordial de su abandono y deterioro. Por medio de la Ley 29 de 1909 (8 de octubre).

Por la cual se faculta al Gobierno para contratar la apertura de Bocas de Ceniza y garantizar interés sobre el costo de dicha obra:

Art. 1. Facúltese el Gobierno para que por medio de garantía de interés contrate la apertura de las Bocas de Ceniza, a fin de que puedan entrar directamente, hasta el puerto fluvial de Barranquilla, los buques de mar que tocan en la actualidad o que en lo sucesivo puedan tocar en Puerto Colombia.

Art. 2. El costo máximo en que podrá contratarse aquella obra para lo relativo a la garantía de interés no excederá de dos millones doscientos mil pesos (\$2.200.000) oro, incluyéndose en esta cantidad, fuera de los edificios para la Administración de ella, los muebles y malecones para el servicio del puerto; los cuales serán de tal extensión y capacidad, que pueden atracar en ellos, simultáneamente, hasta seis vapores de cabida de los mayores que hoy visitan los puertos de la República¹⁰.

Los contratos encontrados en el fondo del Ministerio de Obras Públicas dejan constancia de las inversiones del Gobierno Nacional en otro tipo de obras. Dicho contraste se puede ver en la canalización del río Magdalena (existe abundante documentación al respecto), ya que presentaba características particulares. Y un nuevo puerto para el embarque y desembarque de mercancías o pasajeros.

En 1933, el Ferrocarril de Bolívar pasa a manos del Gobierno Nacional ya que el privilegio de la compañía extranjera (Cisneros) había terminado; posteriormente el vapor Taralalite fue el primer buque en entrar por Bocas de Cenizas, dando inicio así a las actividades del nuevo puerto marítimo y fluvial de Barranquilla. Sin embargo, los buques seguían utilizando el muelle de Puerto Colombia, por ser el mejor y más seguro fondeadero.

Con el objetivo de centralizar toda la actividad portuaria en Barranquilla, a mediados de junio de 1942, se da la orden de levantar los rieles del Ferrocarril de Bolívar para así abandonar de una vez por toda su vida marítima. Hecho, que además estuvo ligado a la construcción de la carretera y los tres puentes que comunicaba a Barranquilla con Puerto Colombia.

¹⁰. Biblioteca Nacional de Colombia. Revista del Ministerio de Obras Públicas, Bogotá, N° 8. agosto de 1909.



Fotografía 12. Excursión a Puerto Colombia de los hermanos Ramón y Alberto Urueta Méndez, a través de un camino de bestias.
Fuente: Archivo del Museo Romántico de Barranquilla.



Fotografía No. 13. Inauguración de la carretera a Puerto Colombia por Juan B. Fernández, Gobernador del Departamento del Atlántico, 1931.
Fuente: Archivo del Museo Romántico de Barranquilla.



Plano 5. Mapa del Puerto de Sabanilla elaborado en 1843, en el cual aparece el cordón de islas que formaban la bahía de Cupino y Sabanilla.
 Fuente: Archivo del Museo Romántico de Barranquilla.

El Colapso

A pesar de las decisiones administrativas que acabaron con la importancia del muelle, su colapso definitivo se debió a la erosión que sufrió la barra de arena que daba vida a la ensenada de Cupino. A 1,2 Km, al sureste de Punta Sabanilla, existían hasta el año 1935 una serie de islas alineadas que alcanzaban una longitud de 10,4 km; la mayor de las islas era conocida como Isla Verde, que se constituía como barrera de protección natural, debido a que los oleajes del mar Caribe se disipaban por fuera de la barra y producía condiciones de calma al interior de la ensenada. Su desaparición está asociada a la construcción, en 1936, de las obras de encauzamiento del río Magdalena en Bocas de Ceniza.

Con los trabajos de Bocas de Ceniza se inició la transformación de los bordes de playa de Puerto Colombia, que culminan con la desaparición de la Isla Verde, trasladando la barra de arena y dando origen a lo que se conoció como la Ciénaga de Balboa, hoy desaparecida, y exponiendo al muelle al fuerte oleaje del Mar Caribe.

Esta exposición a mar abierto cambió radicalmente las condiciones naturales del entorno al momento en que se construyó el Muelle. La desaparición de la barra natural de arena provocó el constante y fuerte oleaje que ha deteriorado de manera profunda sus estructuras hasta llevarlo a su colapso.

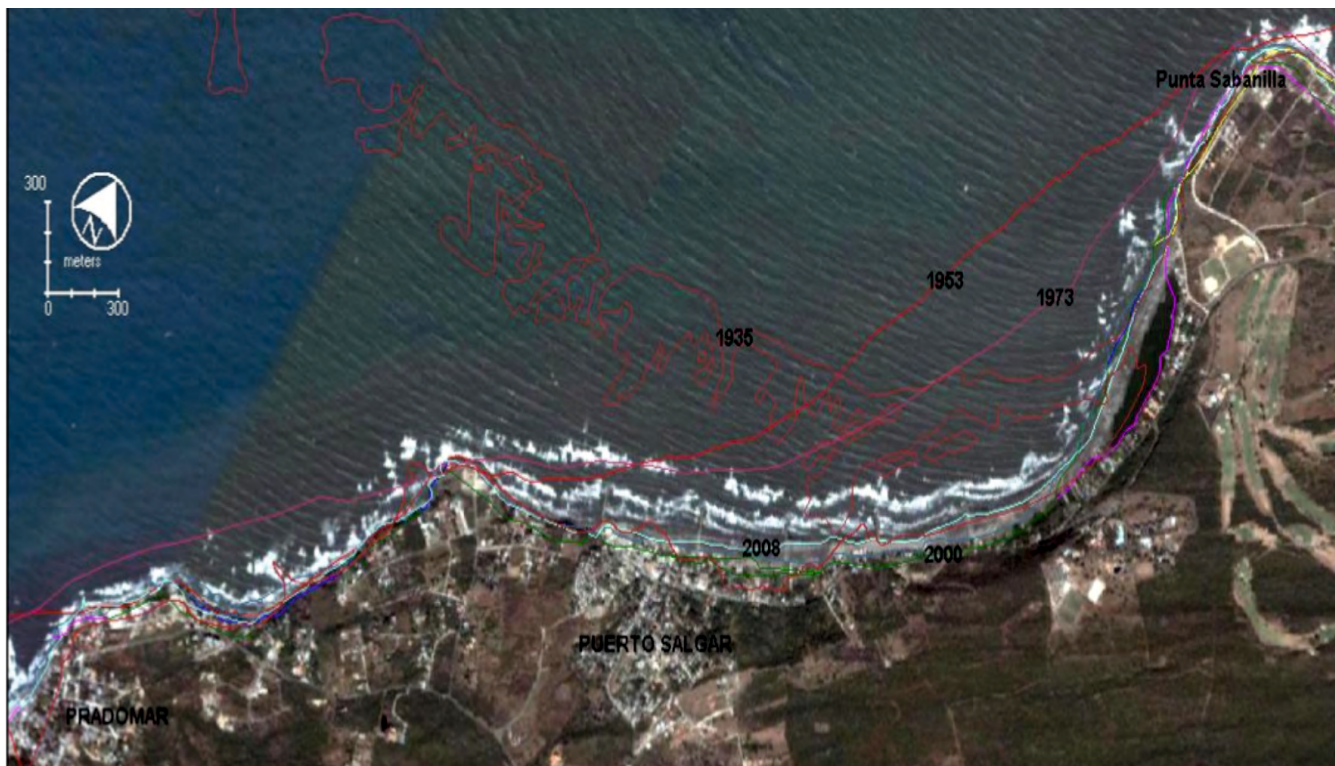
Este fenómeno de erosión es visible en el plano comparativo de erosión – sedimentación 1935 – 2008, realizado por el geólogo Germán Vargas en el estudio de dinámica costera para el proyecto de

recuperación de playa de Pradomar (IDEHA, 2014).

Los estudios realizados sobre el fenómeno de la erosión marina han podido demostrar que el retroceso de la línea de costa alcanzó más de 900m entre 1953 y el 2008 (Molina, Molina, Giraldo y Barrera 1999). Al respecto se concluye que los problemas geotécnicos de movimientos en masa se producen por la baja resistencia al corte de las arenitas friables y deleznales de la formación La Popa (Qpp3) que por el peso de las construcciones y la saturación durante las lluvias producen fallas o planos de ruptura semicirculares produciendo deslizamientos rotacionales. Son evidentes pese a las obras de protección de los taludes con la inyección de concreto neumático y la impermeabilización con geotextiles, grietas en la parte alta de los escarpes y allí se originan los movimientos en masa.

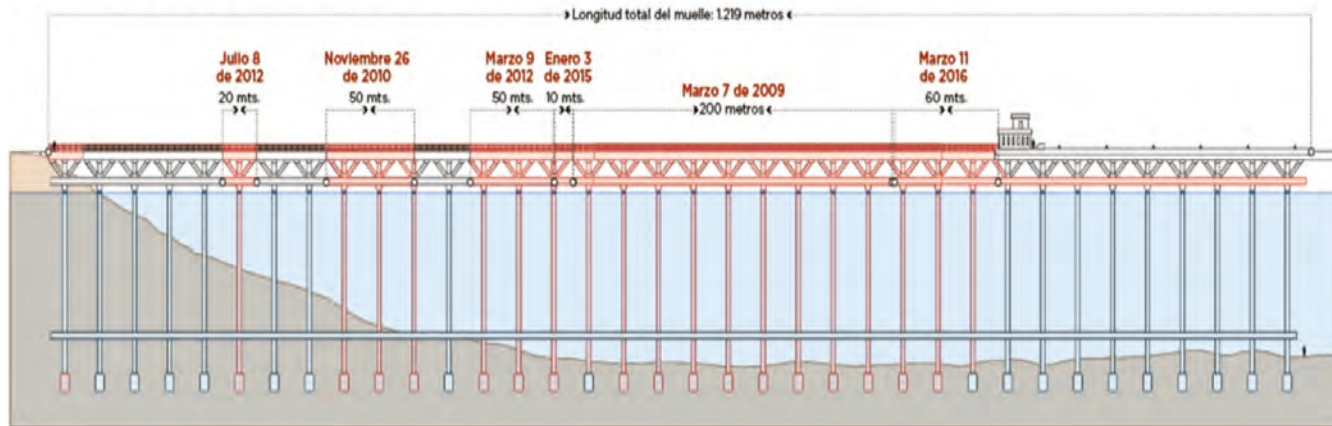
Estas afectaciones antrópicas y los efectos de los eventos extremos atípicos como el huracán "Tomas" en el 2010 y un evento similar en el 2011, han producido una pérdida considerable de la barra de arena que protegía el anclaje del muelle a tal punto que hoy día las olas entran con tanta fuerza que están erosionado los pilotes que sostienen la estructura del muelle. Ya que la barra de arena de 110m de longitud, protegía y no permitía el ingreso de los oleajes logrando que la estructura del Muelle de Puerto Colombia fuese estable ante estos eventos.

Producto de esta erosión, la estructura del muelle de Puerto Colombia fue afectada en el año 2009 por un fuerte oleaje, en el cual se cayeron



Fotografía 14. Imagen Quickbird donde se puede apreciar el proceso histórico de la erosión de playa sufrido entre Punta Sabanilla y Pradomar entre 1935 y 2008. Fenómeno físico provocado por la construcción de los tojamares de bocas de Cenizas y que se constituyó en la causa de la muerte del Muelle de Puerto Colombia. Fuente: IDEHA, 2014.

Cronología de los desplomes del muelle de Puerto Colombia



Fotografía 15. Historial del colapso del Muelle de Puerto Colombia. Los dos últimos tramos fallaron en noviembre de 2016.
Fuente. El Heraldo, marzo 12 de 2016.

200m cerca a la punta del muelle, luego en el 2010, se desplomó un segundo tramo de 50m en el centro de la estructura; en marzo de 2012, se cayeron 70m; en 2015, colapsaron 10ms, en marzo de 2016, cayeron 60 metros y finalmente para los meses de junio y julio, de ese mismo año, colapsaron los dos fragmentos, que como islas, quedaban del viaducto del Muelle. Hoy en día sólo permanecen en pie el muelle y trescientos metros que se proyectan desde el inicio del viaducto al mar. Las dos secciones que hoy quedan en pie presentan avanzado estado de deterioro, los 300m del viaducto están a punto de caer.

Con relación al muelle, y su permanencia en pie, el porteño Cástulo Colina, afirmó que el muelle no se ha caído porque:

“Los pilotes están enterrados a una profundidad de 13 pies; se hizo necesario taladrar con aparatos de pozos artesianos, volarlos enseguida con dinamita y clavar los pilotes, por esa razón el muelle no se caerá por ahora, lo hará por pedazos y la punta no desaparecerá completamente, el muelle persiste a seguir.”¹¹



Fotografía 16. Línea de playa y Muelle de Puerto Colombia en 1969.
Fuente. Google Earth.

11. Don Cástulo Colina Peñate, fue un gran historiador porteño, el cual dedicó toda su vejez a recopilar datos de su padre Juan Antonio Colina de la Rosa quien realizó las obras de encamisamiento en concreto del Muelle de Puerto Colombia.



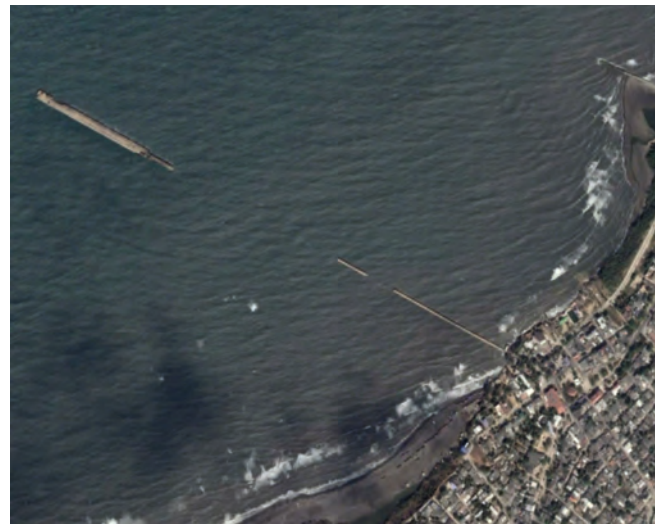
Fotografía 17. Línea de playa y Muelle de Puerto Colombia en 2009.
Fuente. Google Earth.



Fotografía 18. Colapso de los primeros 200 metros del Muelle de Puerto Colombia en 2009.
Fuente. Google Earth.



Fotografía 19. Muelle de Puerto Colombia a finales de 2012.
Fuente. Google Earth.



Fotografía 20. Muelle de Puerto Colombia a finales de 2014.
Fuente. Google Earth.



Fotografía 21. Muelle de Puerto Colombia a finales de 2015.
Fuente. Google Earth.



Fotografía 22. Muelle de Puerto Colombia a finales de 2016.
Fuente. Google Earth.

En la anterior secuencia fotográfica se puede apreciar además la histórica erosión de la línea de playa que conllevó, además, a la desaparición de la ciénaga de Balboa.

Aduana de San Antonio de Salgar

El promontorio de San Antonio, inicialmente, se prestó para la construcción de un fuerte de la Corona Española (en 1806) y luego como sede de la Aduana (en 1871), bajo la administración del presidente Tomás Cipriano de Mosquera; que cinco años más tarde, en 1876, dejaría de funcionar porque resultaba inconveniente llevar la carga desde la playa hasta sus instalaciones lo que retrasaba los trámites de las mercancías, así que fue abandonado.

En 1893, sirvió como estación intermedia al ferrocarril de Bolívar, que unía a Barranquilla con el Puerto de Sabanilla y posteriormente con el Muelle de Puerto Colombia.

En 1940, la Gobernación del Atlántico concedió el edificio para que en él funcionara el Campo Olímpico. Una vez abandonado el edificio y con sus estructuras ya debilitadas, fue sometido a mediados de la misma década, a un proceso de reconstrucción en la cual se involucró la Universidad del Atlántico a través de su rector, el filósofo Julio Enrique Blanco, quien presentó a la asamblea departamental el proyecto para que dicha edificación fuera un centro para las actividades de educación física.

Esta aspiración de transformación social estaba dentro de los lineamientos académicos, cuyo proyecto encaminaba centralizar campos olímpicos, adelantar la cultura de proyecciones civiles y permitir la transformación turística y recreacional del municipio de

Puerto Colombia y el departamento. Posteriormente, en esos mismos años pasó a ser propiedad de la Universidad del Atlántico. Desde entonces ha sido sede de diferentes instituciones. Hoy día es utilizado comercialmente luego de haber sido restaurado.

Fue declarada Monumento Nacional, por medio de la Resolución 0799 del 31 de julio de 1998.



Fotografía 23. Antigua Aduana de Salgar, ubicada en el cerro de San Antonio, la distancia y altura de la misma fueron algunas de las razones que motivaron su traslado hasta Cupino. Fuente: Gobernación del Atlántico.

La Estación del Ferrocarril

La primera estación que existió fue construida a mediados de 1888 con madera creosotada. Posteriormente, en 1922, fue demolida y trasladada de lugar. Ese mismo año, Juan Antonio Colima De La Rosa, construyó la nueva sede en mampostería, inaugurada el 5 de diciembre de 1923, constituyéndose en uno de los primeros edificios elaborados con cemento por The Barranquilla Railway & Pier Company Limited.

En la estación del Ferrocarril funcionaba la oficina para despacho de los trenes, la oficina de teléfono y el salón de pasajeros. La estación entró a complementar la estructura operativa del Muelle y el sistema Ferroviario, conectado con la ciudad de Barranquilla, constituyéndose en un ejemplo de las primeras edificaciones construidas con el cemento que entró en barriles por el muelle de Puerto Colombia. Fue testigo del esfuerzo de los atlanticenses por alcanzar el mercado internacional.

La Estación del Ferrocarril en Puerto Colombia, fue declarada Monumento Nacional, por el decreto 746 de 1996, por pertenecer al Conjunto Patrimonial de orden Nacional de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia. Siglo XIX – XX ubicada en el subgrupo de arquitectura para el transporte.

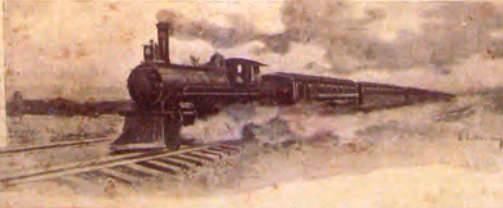


Fotografía 24. Fachada oeste de la Estación del Ferrocarril de Bolívar en Puerto Colombia.
Fuente: Archivo del Museo Romántico de Barranquilla.

The Barranquilla Railway and Pier Co., Limited

ITINERARIO DE TRENES

DE BARRANQUILLA DIAS ORDINARIOS 8.30 a. m. - 5.15 p. m. DOMINGOS 7.30 a. m. - 8.30 a. m.	DE PUERTO COLOMBIA DIAS ORDINARIOS 7 a. m. - 2 p. m. DOMINGOS 3 p. m. - 4.45 p. m.
---	---



The Barranquilla Railway Pier Co.

TARIFA DE PASAJES PARA 1.^a y 2.^a CLASE
(trenes ordinarios y mixtos)
ORO LEGAL

ESTACIONES	Barranquilla		Las Flores		La Playa		Salgar		Pto. Colomb.		El Muelle	
	1. ^a	2. ^a	1. ^a	2. ^a	1. ^a	2. ^a	1. ^a	2. ^a	1. ^a	2. ^a	1. ^a	2. ^a
Barranquilla.....												
Ida.....			0,20						0,70	0,55	1,50	1,10
Ida y regreso....			0,35		0,35	0,30	0,55	0,40	1,20	0,90	2,00	1,40
La Playa.....					0,55	0,45	0,75	0,60				
Ida.....	0,35	0,30	0,15						0,35	0,30		
Ida y regreso....	0,55	0,45	0,25				0,30	0,20	0,65	0,45		
Salgar.....							0,45	0,30				
Ida.....	0,55	0,40	0,40	0,30					0,20	0,15		
Ida y regreso....	0,75	0,60	0,65	0,50	0,30	0,20			0,35	0,25		
Puerto Colombia...					0,45	0,30						
Ida.....	0,70	0,55	0,50	0,40							0,80	0,45
Ida y regreso....	1,20	0,90	0,90	0,65	0,35	0,30	0,20	0,15			1,00	0,70
El Muelle.....					0,65	0,45	0,35	0,25				
Ida.....	1,50	1,10							0,80	0,45		
Ida y regreso....	2,00	1,40							1,00	0,70		

EQUIPAJES

1. Un pasajero con tickete de primera clase tiene derecho a transportar gratis 50 kilos de equipaje.
2. Por cada 10 kilos de exceso en el equipaje o de otra clase de efectos, pagará de Barranquilla a bordo, pesos 0,06.
- Por id. id. de Barranquilla a Puerto Colombia o viceversa, pesos 0,03
3. En caso de pérdidas de bultos de equipaje cuyo valor no se haya declarado, la Empresa no pagará más de pesos 10,00 de valor, como valor de cada uno.
4. La Empresa se encarga de guardar los equipajes de los pasajeros en las Estaciones, por cuyo servicio se cobrará pesos 0,10 por cada baúl, maleta, etc., por día, y se entregarán a la presentación del respectivo tickete expedido al tiempo del recibo de los mismos, siempre que el interesado haga efectivo el valor completo del depósito.
5. La Empresa no acepta ninguna responsabilidad por equipajes que no haya recibido, y es prohibido a los empleados de la Empresa recibirlos a su cargo.

17 257

Fotografía 25. Itinerario de trenes y tarifa de pasajeros del servicio de transporte del Ferrocarril de Bolívar.

Fuente: Archivo del Museo Romántico de Barranquilla.

Francisco Javier Cisneros

Nació en Santiago de Cuba el 28 de diciembre de 1836. Fue el iniciador y propulsor de obras públicas en Colombia como el ferrocarril de Antioquia, el de Girardot y el del Pacífico.

En lo que es hoy el departamento del Atlántico su labor se concentró en la construcción del Ferrocarril de Bolívar y su obra cumbre fue la construcción del Muelle de Acero de Puerto Colombia. Con el apoyo de varios ingenieros extranjeros como J.B. Dougherty, I. C. R.Walter, P.J.Mauldin, Charles Meyer, W.Tidy, Luther Whelpley; y de personal colombiano como Clímaco Villa y Joaquín Mazó.

Luego de dos meses de haber entregado la obra y recibir una gran recepción en el club San Carlos por sus constantes y laboriosos esfuerzos a favor de la ciudad, que ofrecieron algunos comerciantes de la ciudad, partió al extranjero en una forma silenciosa.

Arruinado y enfermo Francisco Javier Cisneros, salió de Barranquilla en agosto de 1893 por vía de Cartagena, siguió a Londres para intentar establecerse en el exterior ya que su condición económica no garantizaba su estadía en Colombia. Debido a malos manejos administrativos en sus empresas fue demandado en Barranquilla. Su salida se hizo gracias a las gestiones humanitarias de los comerciantes y agentes aduaneros de Barranquilla.



Fotografía 26. Francisco Javier Cisneros.
Fuente: Archivo del Museo Romántico de Barranquilla.

Juan Antonio Colima De La Rosa

Nació en el Puerto de Sabanilla el 15 de 1878. A la edad de 17 años ingresó como obrero a la Barranquilla Railway & Pier Company Limited.

En 1902 sufrió un accidente en el cual perdió cuatro dedos de la mano derecha mientras realizaba labores de carga y descarga en el muelle. A pesar de eso, continuó trabajando con dedicación y un año después fue nombrado Capataz de Cuadrilla.

Dos años después, en 1905, fue ascendido al cargo de Capataz General, lo que le permitió entre 1918 y 1923 trabajar en la ampliación y revestimiento en concreto del Muelle de Puerto Colombia. Período en el cual construyó la Estación del Ferrocarril de Puerto Colombia.

Su desempeño lo llevó a ser nombrado entre 1928 y 1933 como Jefe de Muelle. De donde pasó a trabajar en el Terminal Marítimo de Barranquilla hasta su muerte en 1945.

Juan Antonio Colima De La Rosa ha dejado a todos los atlanticenses un legado forjado en el esfuerzo, dedicación y superación. Legado que contribuyó al desarrollo no solo de Puerto Colombia, su tierra natal, sino de toda Colombia.



Fotografía 27. Juan Antonio Colima De La Rosa.
Fuente: Archivo del Museo Romántico de Barranquilla.

La producción editorial de este texto la realizó la
SECRETARÍA DE CULTURA Y PATRIMONIO DEL ATLÁNTICO
y su impresión se terminó en el mes de octubre de 2017
en los talleres de la Editorial Corporación ESCULTURA
Barranquilla, Colombia.

MUELLE DE PUERTO COLOMBIA: Escenario de memoria cultural y turismo justo

MUELLE DE PUERTO COLOMBIA: Escenario de memoria cultural y turismo justo, hace parte de la Serie “Atlántico Patrimonial” a través de la cual la Secretaría de Cultura y Patrimonio del Atlántico busca propiciar espacios dialógicos entre la academia y la comunidad atlanticense.

Se trata de textos pedagógicos desarrollados sobre la base apuntes históricos y datos actuales sobre la importancia cultural del Muelle de Puerto Colombia como Bien de Interés Cultural de la Nación, en el marco del proyecto “Concertación para la Formulación del Plan de Manejo Arqueológico del Muelle de Puerto Colombia”. Con esta serie logramos poner al alcance textos académicos de alta calidad relacionados con el Patrimonio Cultural del departamento.

MARÍA TERESA FERNÁNDEZ IGLESIAS

Secretaria de Cultura y Patrimonio del Atlántico

ISBN: 978-958-59056-2-7



SERIE ATLÁNTICO PATRIMONIAL