

Santander en declive: El fracaso de Bartolomé Rugeles con sus inversiones en torno al Ferrocarril de Puerto Wilches 1903-1916

Miguel Darío Cuadros Sánchez

Historiador

Universidad Industrial de Santander

Bucaramanga (Colombia)

Resumen

A partir del seguimiento detallado de las inversiones y actividades del negociante bumangués Bartolomé Rugeles (1860-1938), el presente artículo aborda las múltiples dificultades surgidas para la construcción del ferrocarril que conectaría a Bucaramanga con Puerto Wilches, y al río Magdalena. La perspectiva acogida para ello plantea una necesaria asociación de esta problemática con el proceso general de declive afrontado por la región santandereana en razón de las repercusiones políticas y materiales que debió asumir tras la Guerra de los Mil Días. De modo que, la problemática configurada en torno a esta obra resulta un eje transversal para identificar las repercusiones específicas de dicho decaimiento en la sociedad santandereana de comienzos del siglo XX, desde los más diversos matices.

Además de su peculiar inserción en el entorno en el que se desarrolló todo este proceso, la elección de Bartolomé Rugeles como referencia central para seguirle la pista a la problemática del declive de Santander en el siglo XX se sustenta en la valiosa oportunidad investigativa derivada de la posibilidad de acceder a sus diarios personales. Unos meticulosos registros, acumulados por él entre 1899 y 1938, que hicieron posible conformar el corpus documental complementario requerido para viabilizar el desarrollo del presente artículo.

Palabras clave: Ferrocarril, Bartolomé Rugeles, Santander, Puerto Wilches, negociante.

Santander in decline: the failure of Bartolomé Rugeles' investments in Puerto Wilches Railroad, 1903-1916.

Abstract

From the detailed monitoring of investments and activities of the bumangués merchant Bartolomé Rugeles (1860-1938) this article discusses the many difficulties encountered in the construction of the railway that would connect Bucaramanga with Puerto Wilches, and the Magdalena River. The prospect assumed for this implies a necessary association of this problem with the general process of decline faced by the Santander region because of the political implications and materials that had to take after the War of the Thousand Days. So, the problem set about this railway is a transversal edge to identify the specific impact of the decline in Santander society of the early twentieth century, from the most diverse shades. In addition to its peculiar insertion on the environment in which this process held, the choice of Bartolomé Rugeles as central reference to analyze the problem of the decline of Santander in the twentieth century is based on the valuable research opportunity of access to his personal journals. Some meticulous records accumulated by him between 1899 and 1938, which made it possible to form the corpus of e complementary documents required for the writing of this article.

Key Words: Railway, Bartolomé Rugeles, Santander, Puerto Wilches, merchant.

Introducción

En Colombia el impacto de los primeros vínculos con los mercados internacionales, implementados en la década de 1860, contribuyó para que líderes políticos y empresarios de todas las tendencias empezaran a prestar atención especial al asunto del transporte en el país. Más aun, esa misma experiencia de contacto daría a conocer a aquellos individuos la joya de la revolución industrial que para entonces se encontraba en furor al otro lado del Atlántico: el ferrocarril de vapor. El profundo contraste entre las dificultades impuestas al transporte por la geografía nacional y el conocimiento de las altas dosis de “civilización” aportadas por los ferrocarriles a las potencias europeas, motivaría a esos individuos a implementar en el país un proyecto ferroviario propio.

En atención a las dinámicas del comercio internacional de la segunda mitad del siglo XIX –en las que Colombia participaba con la exportación de productos primarios– dichas iniciativas se orientaron a la conexión de los principales centros productivos regionales con el río Magdalena: principal vía de comunicación del país y eslabón fundamental para la circulación comercial en Colombia¹. No obstante, las mismas restricciones geográficas del territorio colombiano que incentivaron la promoción

¹ PACHÓN, Álvaro y RAMÍREZ, María Teresa. *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*. Bogotá: FCE-Banco de la República, 2006. p. 3

de los proyectos ferroviarios serían el principal obstáculo para su implementación. La complejidad de las circunstancias demandaba la utilización de conocimientos, técnicas y materiales que desbordaban ampliamente las condiciones del contexto nacional, y cuya adquisición en el extranjero requería de una inversión fuera del alcance de las arcas estatales, por lo cual la concesión a agentes privados surgió como la única alternativa².

La progresiva pérdida de importancia de Santander en el contexto nacional se constituye en un fenómeno significativo de la historia regional colombiana. Bien sabido es que en vísperas del siglo XIX la región gozaba de una prosperidad económica similar a la antioqueña y se reconocía en sus habitantes una considerable vocación hacia el trabajo. No obstante, con el cambio de siglo y en razón de los impactos de la Guerra de los Mil Días Antioquia llegó a ser distinguida a nivel nacional, mientras que Santander se convirtió en una sucursal olvidada de los procesos del desarrollo económico y la actividad política³. Precisamente los prolongados inconvenientes en la construcción del ferrocarril que conectaría a Bucaramanga con Puerto Wilches tenían la impronta indeleble del declive general santandereano. Desde los más diversos matices la problemática configurada en torno a esta obra resulta un eje transversal para identificar las repercusiones específicas de dicho decaimiento en la sociedad santandereana de comienzos del siglo XX.

El bumangués Bartolomé Rugeles vivió en carne propia las paradojas e implicaciones de todo ello. Este personaje, miembro del Club del Comercio de Bucaramanga, ferviente activista liberal, contactado con personalidades de la élite bumanguesa y participante asiduo en los eventos públicos más destacados, fue uno de los tantos santandereanos que avizó prometedoras perspectivas de inversión en el proyecto ferrocarrilero de Puerto Wilches y peculiarmente alguien para quién las dificultades asociadas con el desarrollo del mismo representarían el puntapié del fracaso personal. Por influjo de talas circunstancias y en general por su peculiar inserción en el entorno en el que se desenvolvió todo el proceso, la experiencia de Rugeles surge como una alternativa propicia para seguirle la pista a esa peculiar interrelación entre las dificultades del ferrocarril y el declive de Santander.

Sobre todo al considerar que este individuo conservó una serie de registros escritos iniciados a sus treinta y nueve años en 1899, y concluidos en 1938. Además de relatar allí sus diferentes convicciones personales, el itinerario de su vida cotidiana e incluso sus relaciones sociales, con dichos registros este individuo recogió testimonio sobre elementos representativos del contexto local, regional y nacional que conoció a lo largo de su vida. A partir de su utilización como referente principal fue posible conformar el corpus documental requerido para viabilizar el desarrollo del presente artículo.

² *Ibíd.* p. 4

³ JOHNSON, David. *Santander siglo XIX cambios socioeconómicos*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1984. p. 17

1. Los caminos al Magdalena y el Ferrocarril de Puerto Wilches

Bajo el mandato de Solón Wilches, el Estado Soberano de Santander ingresó a la onda ferrocarrilera a partir de 1870 con la entrega de una concesión al inglés Robert Joy para construir un ferrocarril que conectara a Bucaramanga con la arteria fluvial del Magdalena⁴. Sin embargo, la concreción de este acuerdo no garantizó el adelanto mismo de las obras. Ni bien transcurridos tres años, y sin un real avance en los trabajos, el contrato fue modificado en 1873; en lo sucesivo se presentarían otras alteraciones del acuerdo que conllevarían a su cancelación definitiva en 1874 y a la indemnización monetaria del propio Joy. Junto a estas dificultades administrativas, el normal desarrollo de las obras se vio directamente afectado por las adversidades surgidas con la guerra civil de 1876.

So pena del ahínco de Wilches por favorecer la circulación fluida del comercio santandereano por el Magdalena, a finales de 1882 sólo se había construido un kilómetro de línea férrea⁵. Estancada dicha iniciativa, los subsecuentes intentos para ejecutar el proyecto terminaron también truncados. Ni la Compañía Empresaria del Ferrocarril de Santander (1883) ni el contratista norteamericano James Buckley (1897) pudieron darle un despegue definitivo a las obras. Finalmente entre 1883 y 1905 sólo se avanzaría hasta los cinco kilómetros de ferrovía; medida desproporcional al volumen de los recursos fiscales aportados al proyecto, en su mayoría dilapidados en litigios con los concesionarios.

Tras la paralización de las obras en 1890 y por el impacto de la Guerra de los Mil Días (1899-1902), el horizonte del ferrocarril sólo se modificaría a partir de 1904 con la llegada a la presidencia nacional de Rafael Reyes. El apoyo dado por el gobernante a esta iniciativa no fue producto de un interés aislado, correspondió con su visión integral sobre la necesidad de inversión en la infraestructura colombiana, la cual incluyó la creación de un Ministerio de Obras Públicas para regular todo lo referente a ese ramo⁶. En 1905, dicho organismo adjudicaría una nueva concesión sobre la línea férrea entre Puerto Wilches y Bucaramanga, pero ahora integrada como el primer trayecto del Gran Ferrocarril Central del Norte; iniciativa macro que buscaba conectar al centro del país, especialmente Bogotá, con Bucaramanga y una salida al río Magdalena.

En esta ocasión, la obra fue concesionada a la compañía conformada en Londres entre Julio Patiño y el Barón Fernando Raúl Schmatzer, cuyo representante ante el gobierno colombiano en el acuerdo fue el liberal de vieja data Enrique Cortés⁷. Con base en un

⁴ OLARTE CARREÑO, Augusto. *La construcción del Ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga. 1870 a 1941. Síntesis de una obra discontinua y costosa*. Bucaramanga: SIC Editorial, 2006. p. 12

⁵ *Ibid.* p. 17

⁶ LEMAITRE ROMÁN, Eduardo. *Rafael Reyes. Biografía de un gran colombiano*. Bogotá: Banco de la República, 1981. p. 95

⁷ Archivo Histórico Regional-Universidad Industrial de Santander. Bucaramanga. (En adelante AHR-UIS). “Contrato celebrado con el Sr. Don Enrique Cortés como representante del Sr Julio Patiño y del Barón

acuerdo de amplios beneficios y exenciones otorgados por el gobierno a dicha sociedad —proyectados hasta cincuenta años después de la puesta en funcionamiento de la obra— se concretó entonces el reinicio de los trabajos ferroviarios en Puerto Wilches, con una estimación de cuatro años para establecer la conexión hacia Bucaramanga⁸.

Aun con las dificultades surgidas en Santander para la época, el panorama económico se mostró promisorio para Bartolomé Rugeles durante la primera década del siglo XX en razón de sus vínculos al señalado proyecto ferrocarrilero. Los cuales se vieron favorecidos por contactos socio-políticos y experiencias precedentes e impulsaron prometedoras alternativas en el perfil de sus actividades económicas. Ya desde 1886, los contactos de este individuo con inversores pioneros en las adyacencias a Puerto Wilches como su amigo Eugenio Castillo, establecido en aquel lugar con cultivos de caña y potreros, le indicaron las potencialidades adquiridas por esta zona ante el eventual trazado de la vía férrea. Experiencia que lo induciría, en 1893, a establecer allí colonizaciones de baldíos junto a su hermano Eloy⁹.

El acercamiento efectivo de Rugeles al mencionado proyecto provendría de sus contactos con los líderes del conservatismo santandereano Roso Cala Rocha y Alejandro Peña Solano, empero él profesaba convicciones partidistas contrarias. En 1903, el primero recibió del gobierno departamental de Santander, regentado entonces por el segundo, una concesión por quince años para abrir un camino terrestre de Bucaramanga a Puerto Wilches. Corroborado este acuerdo, Bartolomé entró inmediatamente a participar en la sociedad concesionaria, encargándose de coordinar la ejecución de los trabajos¹⁰.

Si su peculiar cercanía con Cala Rocha y Peña Solano le brindó a este individuo la oportunidad de enrolarse en tal iniciativa, sus relaciones con los alemanes Wilhelm Riedell y Cesar Hoffman, representantes en Bucaramanga de la casa comercial alemana Breuer Moller, le proporcionarían un respaldo económico valioso para aprovechar las alternativas económicas derivadas de la misma. Además de los beneficios por el cobro al uso de la vía, quienes trabajaban con concesiones sobre caminos normalmente buscaban obtener utilidades complementarias mediante la especulación por acaparamiento de tierras y el ofrecimiento exclusivo de ciertos bienes o servicios en el área correspondiente¹¹.

Fernando Raúl Schmatzer, para la construcción del Gran Ferrocarril Central del Norte”. Diario Oficial de la República Año XLI. Nro. 12.239 mayo 2 de 1905. p. 866

⁸ *Ibidem*.

⁹ AHR-UIS. “Historia tendenciosa del F. de Puerto Wilches: peripecias, entusiasmo, esperanzas y desengaños”. Bartolomé Rugeles. Vanguardia Liberal, Bucaramanga (23 de agosto de 1927). (Microfilmado) rollo no. 09: V. L. marzo 1 de 1927 a octubre 30 de 1927.

¹⁰ *Bartolomé Rugeles. Diario de un comerciante bumangués 1899-1938*. (CD-ROM). Transcrito por Aida Martínez Carreño. Bucaramanga: Cámara de Comercio de Bucaramanga, 2005. En adelante D.B.R.) Anotación abril 18 de 1903. “Quedamos autorizados para proceder a empezar los trabajos. Llevaremos una cuenta de los gastos que nos serán reconocidos por el sindicato que se forme para la hechura y explotación de la vía”.

¹¹ CARREÑO TARAZONA, Clara Inés. Conducir caminos para especular con cargas y especular con tierras: los caminos de Lebrija y Sogamoso en el Departamento de Soto 1865-1885. Bucaramanga, 2007, p.

Dichos recursos se enfocaron al establecimiento en el trazado del camino de potreros con pastaje para alquiler, dispuestos al servicio tanto de las mulas cargueras como del ganado en tránsito a los mercados de Bucaramanga, Girón, Rionegro y Lebrija¹². Un aspecto clave en la vinculación de Rugeles a estas actividades, y todas las relacionadas con la concesión del camino, fue la integración a ellas de “El Naranjo”¹³, una finca con cultivos de café, caña y ganadería —cuya propiedad poseía desde 1890¹⁴ en compañía de sus hermanos Rito y Eloy— que al ubicarse estratégicamente en la ruta hacia Puerto Wilches se constituyó en centro logístico de las mismas.

Como bien señaló Clara Carreño “(...) al extender los caminos emergían terrenos ya consolidados, cuyos propietarios aprovechaban además la cercanía a la vía para beneficiarse directamente de las ventajas que brindaba el paso de los caminos por sus propiedades”¹⁵. Así pues, las señaladas determinaciones de Rugeles correspondieron con el propósito aplicado en anteriores concesiones de articular intereses preestablecidos con las potencialidades del camino; tal como lo hicieron en su momento Geo Von Lengerke, con la hacienda “Montebello”, y Manuel Cortissoz, con la hacienda “La Paz”¹⁶, Rugeles procuró utilizar sus labores en el camino a Puerto Wilches para promover desde “El Naranjo” la integración de sus actividades económicas al circuito comercial del río Magdalena.

Simultáneo al establecimiento de potreros, los hermanos Rugeles promovieron la fundación de terrenos baldíos en las adyacencias a su propiedad, bien para cumplimiento de los requisitos propios de la concesión¹⁷ pero también como una estrategia para asegurar la consecución de los recursos necesarios para el desarrollo y sostenimiento de sus inversiones en la zona. De este modo, sus intereses se fueron concentrando en dichas iniciativas:

“Además de la garantía de las fundaciones damos en prenda las acciones que nos quedan del camino también con pacto de retroventa. Nosotros quedamos dueños de las fundaciones por un valor aproximado de \$20.000”. (D.B.R. agosto 8 de 1904).

17. Trabajo de grado (historiadora). Universidad Industrial de Santander, Escuela de Historia.

12 AHR-UIS. “Historia tendenciosa del F. de Puerto Wilches: peripecias, entusiasmos, esperanzas y desengaños”. Bartolomé Rugeles.

13 Antes de pertenecer a la familia Rugeles llegó a ser una hacienda cafetera reconocida en la región. CASTAÑEDA RUEDA, Luisa y VILLAMIZAR MEZA, Nancy Liliana. *Producción de café en Bucaramanga, Lebrija y Matanza 1880-1912*. Bucaramanga, 1997, 18 p. Trabajo de grado (historiadoras). Universidad Industrial de Santander, Escuela de Historia.

14 AHR-UIS. (Protocolos Notaria Primera de Bucaramanga. En adelante PNPB). Marzo 8 de 1896, Tomo I escritura Núm. 275. “El predio expresado lo hubieron los señores Rugeles Hermanos por compra que hicieron a los señores José María Bretón y Vicente Cepeda, y por remate en rentas de ejecución contra el señor Domingo Reyes”.

15 CARREÑO TARAZONA, Clara Inés. *Conducir caminos*. p. 176

16 CARREÑO TARAZONA, Clara Inés y MALDONADO CRUZ, Cintya Alexandra. ¿Espíritu visionario? Geo Von Lengerke: proyectos comerciales y de caminos en la segunda mitad del siglo XIX. En: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*. Vol. 36, No. 2 2009. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. p. 25

17 CARREÑO TARAZONA, Clara Inés y MALDONADO CRUZ, Cintya Alexandra. ¿Espíritu visionario?. p. 34

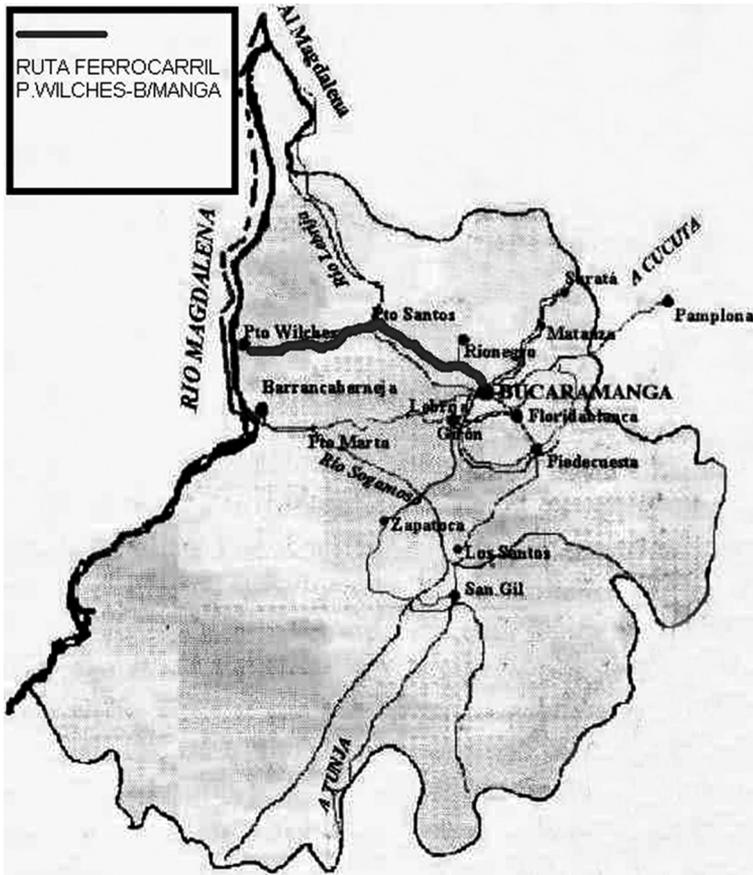


Gráfico No. 1. Trayecto trazado para la construcción del ferrocarril de Puerto Wilchesa Bucaramanga. (Gráfico modificado por el autor a partir del plano cartográfico del Departamento de Santander proporcionado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi-IGAC)

A partir del impulso brindado por el presidente Reyes a la infraestructura vial, las expectativas de los santandereanos para superar los efectos de la Guerra de los Mil Días se aglomeraron en la ferrocarrilera de Puerto Wilchesa. Bartolomé Rugeles no se mantuvo ajeno a tal situación y en ello sus sociabilidades cumplieron un papel fundamental, como lo expresan ciertos indicios sobre su conocimiento anticipado de las perspectivas ferrocarrileras. En principio, resulta llamativo que precisamente su hermano Eloy fuera electo, a comienzos de 1904, como comisionado de la gobernación de Santander para inspeccionar el estado de las obras del ferrocarril tras la guerra¹⁸. Es aún más sugerente que para ese mismo año se registren en el diario personal de

¹⁸ AHR-UIS. Gaceta de Santander Nro. 3608: mayo 24 de 1904, p. 168

Bartolomé encuentra con reconocidos líderes políticos motivados por el mismo tema: como el Secretario de Hacienda Tobías Valenzuela¹⁹ y propio gobernador Luis Cuervo Márquez²⁰.

Ahora bien, a partir de la llegada a Puerto Wilches del ingeniero británico J. Fletcher Toomer como encargado del proyecto, en junio 16 de 1907, los trabajos en la concesión del camino que conducía de Bucaramanga dicho punto pasaron a articularse en las dinámicas del riel y la locomotora. Ya desde la época de Solón Wilches se había registrado la tendencia a priorizar el ferrocarril sobre el camino; bien han señalado Bayona y Niño que “en 1882 los trabajos sobre el camino se llevaron a cabo solamente porque era necesario para el avance de los trabajos en el ferrocarril, mas no porque lo necesitasen los usuarios, pues a esta época y en estas condiciones solo estaba pasando por allí el correo”²¹. Así, la vía se constituyó en una importante conexión de los campamentos con Bucaramanga; vínculo indispensable para las necesidades logísticas y administrativas del proyecto ferrocarrilero.

Los hermanos Rugeles no fueron ajenos a la redefinición de roles incentivada por estas nuevas circunstancias. Particularmente, la afinidad de Bartolomé con Alejandro Peña Solano le permitió insertarse en el exclusivo círculo de relaciones e intereses configurado alrededor de la reactivación del ferrocarril:

“Hoy fui llamado por el Dr. Peña para buscar un posta á Wilches á avisar á Eugenio Castillo prepárese recibir secretario del Ingeniero Toomer que saldrá de Barranquilla el 18. Se llama Edmundson o cosa parecida. El Ingeniero Toomer llegará á Barranquilla en el Orinoco. Yo ofrecí al Dr. Peña irme el 19 de aquí comisionado á saludar al personaje y ofrecerle lo que pueda”. (D.B.R. mayo 14 de 1907).

En efecto, la intervención del gobernador santandereano le permitió a Bartolomé Rugeles integrar sus experiencias en la concesión del camino con las potencialidades económicas propiciadas por el desarrollo de las obras en Puerto Wilches. Las perspectivas de Rugeles se orientaron entonces a ofrecer a la compañía constructora del ferrocarril, a manera de subcontratista, sus servicios laborales en la ejecución de tareas relacionadas la adecuación previa de los terrenos en donde se instalaría el trazado férreo²². El influjo de tales vínculos se confirmó el 12 de octubre de 1908, cuando él asistió, en compañía del mismo Peña Solano, a un acto ceremonial relacionado con el ferrocarril y tuvo la oportunidad de conocer personalmente al presidente Rafael Reyes e interactuar directamente con él:

¹⁹ D.B.R. agosto 9 de 1904. “Me dijo D. Tobías Valenzuela que el Gobernador piensa en emprender trabajos de ferrocarril y van á mandar un comisionado á examinar”.

²⁰ D.B.R. agosto 13 de 1904. “Hoy tuvimos el señor W. Riedell y yo una conferencia con el señor gobernador Luis Cuervo Márquez. Hablamos sobre el ferrocarril”.

²¹ BAYONA SARMIENTO, Manuel y NIÑO SÁNCHEZ, Judith. *Del camino de Paturia al ferrocarril de Santander*. Bucaramanga: SIC-UIS, 2002. p. 55-56

²² D.B.R. junio 19 de 1907. “Después de luchar y por intervención de Fenelón Henríquez se arregló el pago á \$35 de peones. Arreglamos con Mr. Toomer á limpiar hasta el K 10 á \$15 cada uno con Fenelón”.

“Vino el Hércules con el general Reyes, Peña Solano, Volkman (...) Fuimos presentados al general Reyes como personal de Puerto Wilches (...) Hablé con el general Reyes sobre el río, me dijo que nos pasaba como a Mompo, le dije que no, que siempre había para agua vapores que querían o tenían necesidad de entrar. Me contestó que él había pasado el otro día y no había podido entrar por el río seco. Le repliqué que no había querido el capitán traerlo porque en el mismo día llegaron cuatro planchas de ganado y entraron”. (D.B.R. Octubre 12 de 1908.)

Sin duda alguna, sus tempranas labores en el establecimiento de potreros para alquiler sobre la vía entre Puerto Wilches y Bucaramanga fueron el referente fundamental de Bartolomé Rugeles respecto a la actividad ganadera. A partir del conocimiento proporcionado por ellas, pudo reconocer buenos potenciales en la comercialización del ganado proveniente de las sabanas costeñas en los mercados de Bucaramanga y sus adyacencias. De antemano, se observa que en su incursión ganadera Rugeles adoptó el mismo patrón sobre las actividades agropecuarias ya utilizado en la economía santandereana con la quina, el tabaco y el café, reemplazando una vinculación directa a la producción por el manejo de las oportunidades por los ciclos comerciales y los precios²³.

Ahora bien, la incursión de Bartolomé Rugeles en las actividades ganaderas se desarrolló en dos facetas específicas. Una de ellas correspondió a su accionar como negociador de ganado para el mercado de Bucaramanga y sus adyacencias, donde sus principales clientes fueron los señores Julio Ogliastri y Tomás de A. Torres²⁴. Para tal propósito, Rugeles estableció toda una cadena de actividades, orientadas a garantizar la disposición final de dicho producto y articuladas con sus experiencias e inversiones previas en la zona. Tras el surgimiento de una solicitud o demanda potencial en el mercado local, Rugeles contactaba a sus proveedores en las sabanas caribeñas – principalmente en Magangué²⁵– para que le enviaran las reses correspondientes en un vapor hasta Puerto Wilches, de donde eran “arriadas” hasta El Naranjo con previas paradas en los poteros de su posesión establecidos mediante colonización de baldíos en el margen del camino a Bucaramanga, ya en El Naranjo los lotes de ganado se marcaban y preparaban para la entrega²⁶.

En atención a los requerimientos de estas labores, Bartolomé debió gestionar — nuevamente— con la participación de su hermano Eloy, iniciativas de asociación como el contrato que estableció a comienzos de 1908 con el señor Ernesto Amarís,

²³ AVELLANEDA NIEVES, Maribel y GUERRERO RINCÓN, Amado Antonio. “La elite empresarial de Santander 1880-1912”. En: DÁVILA L. de GUEVARA, Carlos (Compilador). *Empresas y empresarios en la historia de Colombia siglos XIX-XX*. Bogotá; Uniandes-Norma, 2003. p. 159

²⁴ D.B.R. diciembre 4 de 1907. “Me habló Julio Ogliastri para traer 168 novillos; arreglamos a \$2 (...) “Telegrafió don Tomás de A. Torres pidiendo informes del camino para ganado. Contesté ofreciendo servicios como a los Ogliastris”.

²⁵ Zona en la que tenía contactos por cuenta de su hermano Eloy, quien durante un tiempo tuvo allí algunas propiedades relacionadas con la actividad ganadera. (AHR-UIS). (PNPB). abril 18 de 1903: Tomo II, escritura 508.

²⁶ AHR-UIS. “Historia tendenciosa del F. de Puerto Wilches: peripecias, entusiasmo, esperanzas y desengaños”. Bartolomé Rugeles. Op. cit.

encargándole la administración de los potreros de su propiedad ubicados en el punto conocido como Montecristo sobre la vía a Puerto Wilches. El acuerdo establecía que mientras Amarís se encargaba de componer los potreros existentes y establecer nuevos, los hermanos Rugeles asumían la responsabilidad de coordinar la venta del ganado que se cebaran en esos potreros. Además se pactaba el cobro de los peajes y pastajes respecto de los lotes ganados donde la sociedad no recibiera participación de su venta²⁷.

Con diferentes connotaciones se desarrolló la otra faceta de Bartolomé Rugeles en la ganadería. Seguramente motivado por su vinculación directa con los trabajos en la ferrovía, Bartolomé junto a su hermano Eloy y su viejo amigo Eugenio Castillo, estableció en 1908 un pacto de asociación con los señores Domingo Amaya y Luis Eduardo Cancino para proveer de carne y leche a la compañía constructora del Ferrocarril. Mientras los hermanos Rugeles y Castillo ponían a servicio de la sociedad sus potreros en la zona, Amaya y Cancino se comprometían a asumir las labores del mantenimiento del potrero, los gastos de transporte del ganado y el costo generado por la ceba de las reses; el trabajo personal de ambas partes era obligatorio y no se reconocía como gasto de inversión. A diferencia de sus inversiones para el mercado, en este caso Rugeles se veía sujeto a dar prioridad a la Compañía del Ferrocarril, por lo que para eventuales negocios fuera del área de influencia del ferrocarril se reservaba el derecho de cobrar a un valor adicional a la sociedad por el uso de los potreros²⁸.

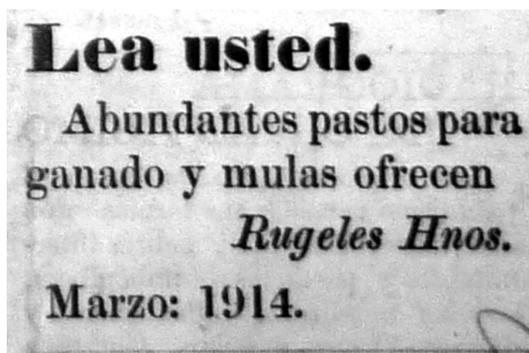


Gráfico No. 2. Publicidad actividades ganaderas de Bartolomé Rugeles. En: (Biblioteca Nacional de Colombia, en adelante BNC). *El Liberal*. Bucaramanga, (mayo 16 de 1914).

Por su parte, la intervención de Bartolomé Rugeles en la apertura del camino de Lebrija a Puerto Santos surgió casi como el acumulado de todas estas experiencias relacionadas con los proyectos de conexión al río Magdalena. A partir de su erección como reemplazo del antiguo puerto de Botijas, en 1893, Puerto Santos se constituyó progresivamente en el nodo clave de los intercambios comerciales desde y hacia toda

²⁷ AHR-UIS. (PNPB). marzo 1 de 1908: Tomo II, escritura 314.

²⁸ AHR-UIS. (PNPB). mayo 18 de 1908: Tomo IV, escritura 667.

la provincia de Soto a través del río Lebrija en sus afluencias al mismo Magdalena²⁹. Producto de las expectativas generadas con la reanudación en las obras del ferrocarril desde 1907, dicho puerto adquirió mayor importancia al ubicarse sobre la margen del trazado ferroviario a construirse.

Ya desde 1909, representantes de la élite de Lebrija y negociantes del circuito de Bucaramanga con presencia económica en la zona, empezaron a proyectar en conjunto la idea de materializar un camino adecuado para comunicar el poblado lebrijano con Puerto Santos, de modo que sus inversiones e intereses pudieran beneficiarse de la mejor manera con las ventajas que se esperaba proporcionaría el ferrocarril de Puerto Wilches³⁰. En efecto, tales intenciones se concretarían al poco tiempo con la constitución formal, en mayo de ese mismo año, de la Compañía Constructora del Camino a Puerto Santos, entidad anónima de capital limitado proyectada a nueve años con posibilidad de prorrogas. Entre cuyos accionistas fundadores se encontraban los hermanos Rugeles, Bartolomé y Rito³¹.

Además de la construcción del camino a Puerto Santos, los estatutos de dicha compañía contemplaban también dentro de sus posibilidades “fundar potreros, establecer labranzas mayores y menores en la zona, sembrar algodón, caucho etc. y adquirir los títulos de los terrenos baldíos correspondientes”³². Para todo ello, la asamblea general de accionistas y el Gerente en su representación legal tenían plenos poderes en “recabar del concejo municipal (de Lebrija), del gobierno departamental, del gobierno nacional y del comercio un auxilio pagadero en acciones a colocar”³³. Quedaba entonces manifiesto el propósito de los involucrados en esta compañía de utilizar sus redes de contactos para gestionar el beneficio de sus intereses alrededor de la vía.

Como se ha señalado previamente, los hermanos Rugeles habían forjado ya una estrecha relación con esta zona a partir de su experiencia en la concesión del camino de Bucaramanga a Puerto Wilches, junto con sus inversiones complementarias en la misma, y el manejo de su finca El Naranjo; nodo intermedio del trazado que pretendía realizar la Compañía Constructora del Camino a Puerto Santos. No resulta extraño entonces que de las 175 acciones del capital base con que se constituyó dicha compañía, \$175.000 representados en la inscripción nominal a mil pesos de c/u, Bartolomé Rugeles poseyera 20 —que lo constituían en el accionista mayoritario— y fuera secundado por su hermano Rito Rugeles con la propiedad de 10 acciones³⁴.

²⁹ CENTENO BÁEZ, David Felipe. *Economía, política y ferrocarril en Santander: la construcción del ferrocarril de Soto al Magdalena. 1870-1885*. Bucaramanga, 2010, p. 34-35. Trabajo de grado (historiador). Universidad Industrial de Santander, Escuela de Historia.

³⁰ D.B.R. diciembre 8 de 1909. “Camino de Pato a Puerto Santos (...) El cura de Lebrija doctor Guillermo Gómez Ortiz entusiasta por la nueva vía está colectando fondos para seguir abriéndola. Gobierno ayudará y municipio de Lebrija”.

³¹ AHR-UIS. (PNPB). mayo 9 de 1910: Tomo IV, escritura 581.

³² *Ibidem*.

³³ *Ibidem*.

³⁴ *Ibidem*.

La privilegiada posición de Bartolomé en dicha compañía le permitió desempeñarse en diversos cargos de su estructura administrativa, al punto posicionarse rápidamente como Gerente suplente y luego titular de la misma³⁵. En medio de las responsabilidades correspondientes a dicho rol, se confrontó con una serie de particularidades legales y políticas configuradas entonces respecto a la apertura de caminos. Si mediante la Ley 60 de 1905 se había jerarquizado para el interés nacional los ferrocarriles junto con los caminos de más de 50 kilómetros, y se había asignado la obligación de las restantes a los departamentos y municipios respectivamente³⁶, con la entrada en vigencia de la Ley 50 de 1910 todos los caminos quedaron a cargo de los departamentos y municipios, asumiendo las Asambleas Departamentales el deber de determinar que caminos correspondían a cada entidad, así como la responsabilidad fomentar la conservación y mejora de los existentes e igualmente la apertura de nuevos³⁷.

Bajo estas disposiciones, en 1911, la Ordenanza No. 21 de la Asamblea de Santander clasificó entre los caminos de interés departamental el correspondiente al tramo entre Lebrija y Puerto Santos. En razón de ello, el camino se declaraba objeto de utilidad y conveniencia pública, facultándose al gobernador para dedicarle atención preferente, en tanto satisficiera las necesidades del comercio departamental, y gestionar los gastos de su construcción con los fondos administrados por la Junta de Comercio³⁸. Como complemento al impuesto municipal a la renta para caminos, la Asamblea estableció también, a través de la ordenanza No. 18 de 1911, el cobro de una contribución por el uso de los caminos y bodegas ubicados en la ruta entre Bucaramanga y Puerto Santos, destinada exclusivamente a la conservación, mejora y apertura de los caminos del departamento y administrada por la Junta de Comercio de Bucaramanga³⁹.

Por su experiencia en los circuitos comerciales de la zona, los socios de la Compañía Constructora del Camino a Puerto Santos reconocían de antemano el papel estratégico del señalado puerto para las actividades económicas de Bucaramanga y sus adyacencias. Tal factor era conocido también en las entidades gubernamentales de entonces, las potencialidades implícitas en la propuesta de mejorar la conexión terrestre con semejante válvula de entrada y salida de mercancías saltaban a la vista. No obstante, los relatos de Rugeles dan cuenta de las dificultades que rodeaban la consecución del respaldo económico para esta iniciativa:

“A las 8 .30 a.m. fuimos adonde el Gobernador Valdivieso á tratar sobre el camino de Lebrija á Puerto Santos. Ni la Junta de Comercio ni el Gobierno puede ayudar. Hay que esperar que se reúna la Asamblea Departamental á ver qué nos concede” (D.B.R.) septiembre 22 de 1911).

³⁵ (D.B.R.) abril 30 de 1911. “A las 6 p.m. presidí como Gerente Suplente la Junta Directiva de la Compañía Constructora del Camino de Lebrija á Puerto Santos”.

³⁶ PACHÓN, Álvaro y RAMÍREZ, María Teresa. *La infraestructura de transporte...* p. 53

³⁷ AHR-UIS. Ley número 50 de 1910 (21 septiembre) “Sobre vías de comunicación”. *Diario Oficial de la República de Colombia*. Año XLVI: número 14.098, septiembre 26 de 1910. p. 273

³⁸ AHR-UIS. Ordenanza No. 10 Asamblea Departamental de Santander. *Gaceta de Santander* No. 3997, abril 11 de 1911. Art. 1, p. 186

³⁹ AHR-UIS. Ordenanza No. 18 Asamblea Departamental de Santander. *Gaceta de Santander* No. 3997, abril 11 de 1911. p. 190-191

La situación adquiriría entonces matices paradójicos. A comienzos de 1912, la prensa bumanguesa resaltaba la urgencia para Santander de hacer caminos bien conservados y topográficamente accesibles, como una alternativa que podía dinamizar la economía y solucionar los problemas de comunicación, producto de la valorización de tierras y la disminución de los precios finales de las mercancías, sin depender exclusivamente del ferrocarril —cuya construcción presentaba ya adversidades significativas— y en aras de atender adecuadamente las necesidades inmediatas⁴⁰. Al mismo tiempo, las primeras planas de los periódicos llamaban la atención acerca de las dificultades fiscales que afrontaba el gobierno departamental a raíz de la disminución de las rentas del tabaco y el preocupante incremento del déficit en las finanzas públicas que obligaba a la reducción de gastos presupuestales⁴¹.

Tras muchos vaivenes y contra todas las adversidades señaladas, los esfuerzos de Bartolomé Rugeles parecían dar sus frutos con la promulgación de la ordenanza No. 21 de 1912 de la Asamblea de Santander, mediante la cual se autorizaba a la gobernación para girar al municipio de Lebrija un auxilio por valor de \$2.000 destinado a la adquisición de acciones en la Compañía Constructora del Camino a Puerto Santos, cuya entrega se haría efectiva a través de la Junta de Comercio de Bucaramanga en cuatro mensualidades y bajo la supervisión del presidente del Concejo de Lebrija, el presidente de la Junta de Comercio y el alcalde de Lebrija⁴². Para acomodarse ante estas nuevas circunstancias, los accionistas de la compañía decidieron reformar los estatutos de la misma, elevando a 4.000 el número de sus acciones, y darle prioridad a los asuntos relacionados con las fundaciones de baldíos aledaños al camino⁴³.

Las repercusiones de dicho apoyo no estuvieron exentas de controversias y, por lo tanto, su materialización afrontó desde el principio los más variados contratiempos. Inicialmente, fueron los ediles de Lebrija quienes alzaron sus voces de protesta ante las condiciones bajo las cuales se manejaría el subsidio ordenado por la Asamblea⁴⁴; a juicio de Bartolomé Rugeles, tales molestias de los concejales, y en consecuencia su “guerra al camino de Lebrija a Puerto Santos”, se debían a que ellos no podrían manejar el señalado auxilio a su antojo⁴⁵. Aunque es evidente la parcialidad del argumento de Rugeles y aun desconociendo la posición oficial del Concejo municipal de Lebrija al respecto, resulta innegable la configuración en este asunto de un conflicto de intereses con sus respectivos bandos contrapuestos.

Las dificultades se profundizarían con la negativa de la Junta de Comercio de Bucaramanga a desembolsar el auxilio. Los encargados de dicho organismo penalizaban así a los directivos de la Compañía por haber entregado 500 y no 2.000

⁴⁰ BNC. “*Vías de comunicación*”. *Voz Liberal*, Bucaramanga (abril 6 1912). p. 1

⁴¹ BNC. “*Finanzas de Santander*”. *Voz Liberal*, Bucaramanga (abril 20 1912). p. 2

⁴² AHR-UIS. Ordenanzas expedidas por la Asamblea de Santander en sus sesiones de 1911 y 1912. Ordenanza No. 21 (Abril 16 de 1912). p. 162-163

⁴³ D.B.R. mayo 6 de 1912.

⁴⁴ D.B.R. junio 17 de 1912.

⁴⁵ D.B.R. junio 27 de 1912.

títulos de acciones, como correspondía al valor del estipendio, y por la alteración cualitativa y cuantitativa de tales títulos que había originado su decisión de elevar la cantidad de acciones de la Compañía apenas se conoció la aprobación del auxilio⁴⁶. El malestar de estos directivos no se hizo esperar y tuvo resonancia en la prensa bumanguesa a través del señor Ciro González. Más allá de rebatir razonadamente los señalados cuestionamientos legales, González se concentró en plantear que la verdadera causa de tales medidas correspondía a un interés particular de la Junta por bloquear un proyecto de “amantes del mejoramiento y del progreso”, e incluso hacía un llamado a reflexionar si correspondían a este organismo tales determinaciones fuera de su jurisdicción, reclamando la intervención del gobernador en el caso⁴⁷.

En cabeza de su secretario, Guillermo Otero Wilches, la Junta de Comercio había solicitado previamente un informe técnico al Ingeniero Departamental Belisario Ruiz sobre las condiciones del camino trazado por la Compañía, el cual no resultaba del todo favorable. Si bien reconocía elementos favorables de las labores adelantadas —estimadas en \$1.499 pesos— dicho informe enfatizaba en las carencias técnicas de las mismas. Aunque no expresaba una negativa explícita, el ingeniero Ruiz priorizaba el establecimiento de un camino que permitiera aprovechar el potencial agrícola del bajo Lebrija en función de la línea férrea de Puerto Wilches; al no enmarcarse en la zona de influencia de la ferrovía, y suponiendo su rápido desarrollo, el encargado del informe le restaba importancia a las inversiones considerables sobre el camino de Puerto Santos pues consideraba que este rápidamente perdería importancia⁴⁸.

Ninguna de las decisiones de los accionistas de la Compañía Constructora del Camino a Puerto Santos pudo impedir que la situación se tornara en su contra. A menos de un año de haberse generado amplias expectativas por la autorización del auxilio gubernamental, a comienzos de 1913, el gobernador ya había solicitado al Tribunal Administrativo de Santander la derogación de la Ordenanza No. 21⁴⁹. Ese mismo año, una Asamblea de Santander con nuevos diputados promulgó la Ordenanza N° 39, por la cual se nombraba administradora de la vía central de Bucaramanga a Puerto Santos —y beneficiaría de un pago de \$5.000 anuales para su mantenimiento— a la Junta del nuevo Camino a Puerto Santos⁵⁰, sociedad a la cual la Compañía debió cederle los derechos que poseía para iniciar su liquidación definitiva⁵¹. De esta forma concluía sin éxito una iniciativa a la que Bartolomé Rugeles le dedicó esfuerzos considerables. Más allá del impacto inmediato, este hecho se constituyó en el eslabón de una cadena de adversidades que se conjugaron para dar pie a su desmoronamiento financiero.

⁴⁶ BNC. “*A favor de Lebrija*”. *El Liberal*, Bucaramanga (diciembre 14 de 1912). p. 3

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ BNC. “Camino de Lebrija a Puerto Santos”. *El Liberal*, Bucaramanga (diciembre 14 de 1912). p. 2

⁴⁹ D.B.R. febrero 5 de 1913.

⁵⁰ AHR-UIS. Compilación ordenanzas Asamblea de Santander en sus sesiones de 1913. Ordenanza No. 39 (Abril 21 de 1913). p. 152-153

⁵¹ D.B.R. abril 28 de 1913.

2. Las vicisitudes del fracaso ferrocarrilero

Aun en su variedad, las inversiones anteriormente reseñadas tenían un hilo conductor en las perspectivas promovidas a comienzos del siglo XX con la construcción del Ferrocarril de Puerto Wilches. Alrededor de esta misma iniciativa se configuró un panorama cuyo alcance no se limitaba a aspectos puramente económicos, contemplando heterogéneas implicaciones acerca del progreso y la civilización, el aislamiento físico y social de Santander o las diatribas políticas entre los intereses regionales y el Estado central. A la par de todo esto, Bartolomé Rugeles viviría su propia experiencia de ilusiones y fracasos.

Con el reinicio de los trabajos en 1907, la prensa bumanguesa difundió peculiares manifestaciones de lo que se consideraba un renacimiento de las esperanzas para Santander de entrar al “mundo civilizado”. A través del semanario *El Heraldo*, por ejemplo, se reafirmaban las convicciones del positivo impacto del ferrocarril. Pero aun en medio del júbilo, en esta publicación se planteaba la necesidad del compromiso de los santandereanos para aprovechar tales circunstancias, de modo que si “la ciencia y el capital inglés” se encargaría de la parte técnica, era necesario que la contraparte local asumiera el reto de “prepararse para abrirle las puertas al progreso”⁵². Similares expresiones retóricas permearon las reacciones ante la circulación de las primeras noticias negativas respecto al ferrocarril. En ellas se expresaba el estado de ansiosa expectación proyectada por los santandereanos sobre esta obra, en propiedad a la percepción asimilada entonces de que su fracaso los dejaría “proscritos no ya del progreso sino hasta de una mediana civilización”⁵³.

Emplazado en las riberas intermedias del Magdalena, Puerto Wilches (antiguamente denominado Pajalar) fue el punto proyectado desde 1882 para que Santander recibiera mercancías nacionales e internacionales y despachara por ese mismo canal los productos de su economía. Aun con el tiempo dicha elección se mantuvo vigente y a su alrededor confluyeron diversos intereses asociados al proyecto ferroviario. A pesar del leve desplazamiento de las obras hacia el adyacente poblado de Montecristo, en 1908 los argumentos sobre la idoneidad de Puerto Wilches se soportaban en la estratégica cercanía a Bucaramanga, el buen caudal del río en la zona —incluso en verano— y la accesibilidad para las embarcaciones. Para entonces, las expectativas generadas en torno al puerto hacían creer que allí comenzaba la “redención de Santander”⁵⁴.

Tales ilusiones prometían colmarse cuando las obras para el tendido de la línea férrea alcanzaron un avance de 20 km. y se realizó el primer recorrido de una locomotora sobre la ferrovía a finales de 1909⁵⁵. Logro no exento de las adversidades impuestas por el selvático y malsano entorno ribereño, que afectaba gravemente la salud del personal encargado de ejecutar estas labores y no les permitían mantener un ritmo constante

⁵² BNC. “*Hacia el porvenir*”. *El Heraldo*, Bucaramanga (julio 5 de 1907).

⁵³ BNC. “*El Ferrocarril*”. *El Heraldo*, Bucaramanga (diciembre 27 1907).

⁵⁴ BNC. “*Puerto Wilches*”. *El Heraldo*: Bucaramanga (julio 17 de 1908). p. 2

⁵⁵ BAYONA SARMIENTO, Manuel y NIÑO SÁNCHEZ, Judith. *Del camino de Paturia*. p. 90

de trabajo. Ante el exiguo atractivo de estas condiciones, la escasez de mano de obra empezó a convertirse en un serio problema a la Compañía del Gran Ferrocarril Central del Norte, al punto tal que sus directivos optaron por traer a los campamentos de Puerto Wilches una cuadrilla de 236 obreros españoles oriundos “de Salamanca, Cerro de Lera, Extremadura, Cáceres y Galicia que hicieron el viaje desde Vigo en 20 días”⁵⁶.

Baldomero Sanín Cano juzgó inadecuada la contratación de estos individuos por las “tenaces resistencias de las llanuras cenagosas del Magdalena a las razas blancas”, preguntándose al mismo tiempo sobre las razones por las cuales la numerosa población de Santander, a su juicio más apta para afrontar dicho clima, no era suficiente para satisfacer las demandas de personal del ferrocarril⁵⁷. Desde la visión de alguien directamente vinculado a la obra, los comentarios de Bartolomé Rugeles ubicaban el origen de esta problemática en el desprestigio de la Compañía del Gran Ferrocarril Central del Norte producto de sus “abusos y procedimientos arbitrarios con los trabajadores”⁵⁸, en tal perspectiva fueron los incumplimientos en los pagos, más que las adversidades climáticas, los que dificultaron el normal desempeño de los obreros españoles en los campamentos de Puerto Wilches⁵⁹.

Adversidades aún más complejas sobrevinieron al proyecto ferrocarrilero a partir de las diferencias entre los concesionarios y el gobierno nacional sobre los bonos hipotecarios emitidos para contribuir a su financiación; desavenencias jurídicas y conflicto de intereses al respecto conllevaron a las primeras suspensiones de la obra a finales de 1909. Para entonces, el mismo Sanín Cano había advertido la configuración de dicho escenario, al señalar que el éxito del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga dependía de “si los concesionarios logran obtener, sin garantía del gobierno, el capital necesario para su terminación”⁶⁰. Estos primeros visos de dificultades fueron asumidos por Rugeles con gran preocupación ante “el desencanto general” por los “prejuicios muy considerables” para sus intereses⁶¹, e intentó obtener respuestas al respecto en la voz de su amigo, y para entonces Ministro de Obras Públicas, Carlos J. Delgado⁶².

A la par de ello, en Bucaramanga se generaron manifestaciones públicas y reflexiones en los periódicos locales sobre la urgente necesidad del ferrocarril para Santander. Fue tal el interés proyectado por obra que en ocasión de todas estas expresiones de

⁵⁶ D.B.R. octubre 6 de 1908.

⁵⁷ SANÍN CANO, Baldomero. *Administración Reyes 1904-1905*. Bogotá: Lausana, 1909. p. 287

⁵⁸ D.B.R. octubre 18 de 1908.

⁵⁹ D.B.R. noviembre 4 de 1908. “Principio de huelga de españoles porque no les pagan”.

⁶⁰ SANÍN CANO, Baldomero. *Administración...*, p. 288

⁶¹ D.B.R. junio 26 de 1910.

⁶² D.B.R. agosto 31 de 1910. “Visitó al Dr. Delgado. Hablamos del ferrocarril. No se declara responsable por la suspensión de los trabajos (...) Creé que la compañía puede continuar la obra con las modificaciones al contrato”.

reclamo se conciliaron, al menos coyunturalmente, las confrontaciones partidistas bajo un fin común del orden territorial. Así pues, el Ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga se convirtió rápidamente en tema ineludible de cualquier propuesta política en las campañas electorales en el Departamento a partir de 1910:

“La única esperanza de salvación para esta región, está en la pronta construcción del Ferrocarril a Puerto Wilches. Si contra lo que esperamos, esta esperanza se desvanece por falta del esfuerzo unido de los santandereanos, nos veremos irremisiblemente perdidos para siempre”. (BNC. *Publicidad política*. El Ferrocarril, B/manga, (agosto 12 de 1911) 2 p.)

El llamado a la unidad de los santandereanos bajo la bandera del ferrocarril tenía un fundamento central, la idea según la cual los inconvenientes para su desarrollo correspondían a un propósito del gobierno central para no beneficiar al Departamento y negarle a su capital la posibilidad de convertirse “en una villa con tendencias modernas”, donde las costumbre peninsulares antiguas se enlazaran con algunos brotes de la Europa moderna, mediante el torpedeo a una obra cuya construcción había absorbido “las energías de más de una vida”⁶³. Sobre la base de este argumento se adelantaron algunas acciones como la firma de un telegrama dirigido a Bogotá manifestando la necesidad del ferrocarril para Santander a mediados de 1911, en la que participó Bartolomé Rugeles convencido de la respetabilidad y efectividad de la Compañía del Gran Ferrocarril Central del Norte para continuar con los trabajos⁶⁴.

La más fuerte y conocida expresión de este tipo de reclamaciones fue el multitudinario meeting desarrollado en Bucaramanga el 4 de agosto del mismo año. Aleccionados por las polémicas declaraciones del entonces Ministro de Hacienda Tomas O. Eastman, en las cuales se desestimaba la conveniencia y utilidad del Ferrocarril de Puerto Wilches⁶⁵, los principales representantes gremiales (cigarreros, sombrereros, peseros, el comercio, los apicultores) y políticos bumangueses convocaron a esta jornada de protesta con el ánimo de “reclamar lo que a otros se les ofrecía espontáneamente”⁶⁶. De principio a fin, Bartolomé Rugeles acompañó el desarrollo de los acontecimientos hasta la congregación final de los manifestantes en la gobernación de Santander, donde se escucharon las peroratas de Roberto de J. Díaz, Pedro Elías Novoa, José Antonio Escando y Enrique Lleras, todas guiadas por un táctico pacto de unión entre sus facciones políticas para encausar el “enojo del altivo pueblo santandereano” hacia la reivindicación del señalado proyecto ferrocarrilero⁶⁷.

⁶³ BNC. “Ferrocarril”. *Trabajo y Libertad*, Bucaramanga (enero 15 de 1910). p. 3

⁶⁴ D.B.R. junio de 1911.

⁶⁵ Biblioteca Luis Ángel Arango (en adelante BLAA) “*El Pueblo Santandereano en masa pide el ferrocarril a Puerto Wilches*”. Bucaramanga: Taller Gráfico Núñez e Hijos. 1911. p. 5

⁶⁶ BNC. La Unión Obrera, Bucaramanga (agosto 5 de 1911) p. 2

⁶⁷ D.B.R. agosto 4 de 1911.



Gráfico No. 3. Imágenes del mitin por el ferrocarril de Santander. En: (BLAA). *El Pueblo Santandereano en masa pide el ferrocarril a Puerto Wilches*. Bucaramanga: Taller Gráfico Núñez e Hijos. 1911. p. 22

Las reivindicaciones del meeting tuvieron eco en la administración presidencial de Carlos E. Restrepo, en un intento apaciguar el malestar de los santandereanos el ministro Eastman fue removido de su cargo y se promovió la revisión en detalle de las condiciones de los contratos firmados para buscar alternativas que permitieran el reinicio de las obras. Así, se firmó un nuevo contrato que solventaba las discordias con los concesionarios en julio 6 de 1912⁶⁸. Sin embargo, este acuerdo careció de aplicación debido a las demandas de los contratantes originales sobre su invalidez, pues argumentaban que no se respetaban sus derechos y que la suscripción del mismo se salía de las potestades dadas por ellos al señor J. Fletcher Toomer, su representante en Colombia⁶⁹. Inicialmente, tales circunstancias parecieron no doblegar “la abnegada esperanza de los santandereanos” y aun con el progresivo desmonte de los campamentos en Puerto Wilches repetidamente se difundían noticias sobre supuestos reinicios de las obras⁷⁰. Pero no tardaron en emerger también posiciones de resignación, dudas acerca de la conveniencia de la obra y fuertes críticas hacia la apresurada anticipación de los potenciales beneficios del ferrocarril asumida por los santandereanos cuando en realidad la obra no se había concretado⁷¹.

⁶⁸ BAYONA SARMIENTO, Manuel y NIÑO SÁNCHEZ, Judith. *Del camino de Paturia...* p. 95

⁶⁹ *Ibid.* p. 98

⁷⁰ BNC. “A propósito del ferrocarril”. *Voz Liberal*: Bucaramanga (mayo 25 de 1912) p. 2

⁷¹ BNC. “Así convendrá”. *Libertad y Trabajo*: Bucaramanga (noviembre 16 de 1912). p. 1

Finalmente, en 1915 fue promulgada la derogación definitiva del contrato entre el gobierno nacional y la Compañía del Gran Ferrocarril Central del Norte, que para entonces ya había abandonado las obras dejando a su paso múltiples obligaciones sin cumplir⁷². La noticia fue para Bartolomé Rugeles la confirmación de las incertidumbres y padecimientos sobre el desarrollo de la obra que había empezado a experimentar desde 1913⁷³; no en vano en una reflexión postrera y con los padecimientos a flor de piel, Rugeles representó lo que este fracaso significó en su vida mediante las siguientes palabras: “El ferrocarril se nos atravesó. Ni andaba ni retrocedía. Fue un atoro que nos asfixió sin poderlo evitar... Y ya hoy después de tantos años y desengaños me hallo sufriendo las consecuencias de los desastres férreos”⁷⁴.

Ante el dramático rumbo del proyecto ferrocarrilero, la pérdida de la rentabilidad esperada de sus inversiones y el peso de los compromisos crediticios correspondientes se constituyeron en sendos drenajes para las finanzas de Bartolomé Rugeles a partir de las primeras suspensiones de las obras en 1910. De modo que las nefastas noticias de 1915 inauguraron oficialmente la crisis económica no sólo de este individuo, sino también de su hermano Eloy, su aliado clave en todos estos asuntos y junto a quien había revivido la sociedad Rugeles Hermanos para unir fuerzas e intentar contrarrestar los embates de la señaladas adversidades e intentar salvaguardar el patrimonio familiar comprometido en medio de estas peripecias⁷⁵.

Para 1913, la principal fuente de financiación de los hermanos Rugeles era la sociedad comercial neoyorquina Schütte Bünnehan & Compañía, representada en Bucaramanga por el señor Frederick Hansen. Tras respaldarlos en las vicisitudes de la construcción del ferrocarril, sin recibir una retribución proporcional, dicha sociedad comercial decidió exigirle a los Rugeles la cancelación definitiva de sus deudas con ellos; noticia obviamente no muy bien recibida por la elevada cuantía del cobro⁷⁶. Al no contar con el efectivo para cubrir los 8.645 dólares adeudados, la única alternativa de los Rugeles fue buscar un nuevo acuerdo de pago. Tras arduas negociaciones con el propio Hansen, a finales de ese mismo año Bartolomé logró que Schütte Bünnehan les condonará 3.645 dólares de la deuda y les diera un nuevo plazo para cancelar los 5.000 dólares restantes, con un interés del 1% mensual, a cambio de hipotecarle la mitad de la hacienda El Naranjo y la totalidad de los terrenos El Cerrito, La Polonia, Puerto Wilches, La Cristalina y La Posta⁷⁷.

⁷² BAYONA SARMIENTO, Manuel y NIÑO SÁNCHEZ, Judith. *Del camino de Paturia ...*p. 100

⁷³ D.B.R. agosto 31 de 1913. “Ferrocarril de Puerto Wilches no se sabe que resuelvan. Dejarán que la Compañía caiga en quiebra por su propio peso para evitar reclamos”.

⁷⁴ AHR-UIS. “Historia tendenciosa del f. de Puerto Wilches: peripecias, entusiasmo, esperanzas y desengaños”. *Vanguardia Liberal*, Bucaramanga (martes 23 de agosto de 1927). (Microfilmado) rollo no. 09: V. L. marzo 1 de 1927 a octubre 30 de 1927.

⁷⁵ AHR-UIS. (PNPB). agosto 1 de 1913: Tomo VII, escritura 1159.

⁷⁶ D.B.R. noviembre 18 de 1913. “Hansen habló de la cuenta Schütte. Una barbaridad. Quedé anonadado aunque me figuraba algo crecida, no tanto. Mostróse serio con razón”.

⁷⁷ (AHR-UIS. (PNPB). diciembre 4 de 1913: Tomo XI, escritura 1770.

Sin embargo, las malogradas finanzas de los hermanos Rugeles no eran proporcionales a la magnitud de semejante compromiso, el cual empezó a absorber todo el dinero que llegaba a manos de Eloy y Bartolomé sin colmarse cabalmente⁷⁸. Entonces fue necesario buscar otra renegociación de la deuda en noviembre de 1915 para salvar sus propiedades comprometidas en ella. En esta ocasión, pactaron la entrega a Schütte Bünnehan de 150 reses, 100 en copropiedad de Eloy y Bartolomé y 50 pertenecientes a la esposa del primero, Purificación Duarte, a cambio de una reducción por 4.000 pesos del saldo de los 6.000 en que se hallaba la deuda entonces —incrementada en 1.000 desde el acuerdo original producto del interés moratorio— y el establecimiento de un nuevo plazo de dos años para cancelar los 2.000 restantes⁷⁹.



Desde Puerto Wilches
hasta "Río de Oro."
Vendemos varias fincas de
pastos, café etc. y lotes de
monte muy buenos para toda
clase de sementeras, situa-
das en la vía.
Bucaramanga, diciembre:
1915.
RUJELES HERMANOS

Gráfico No. 4. Anuncio de venta de propiedades de los hermanos Rugeles. En: (BNC). El Liberal: Bucaramanga (enero 1 de 1916)

En el intermedio de tales maniobras, la sociedad Rugeles hermanos suscribió además dos créditos hipotecarios con el Banco de la Mutualidad, uno por 2.600⁸⁰ y otro de 900 pesos en oro inglés⁸¹, que sumados a un préstamo previamente adquirido en el Banco de de San Gil, por la suma de 600 pesos y bajo la fianza de Penagos Hermanos fiadores⁸², representaron una carga todavía más agobiante para la familia Rugeles, especialmente para Bartolomé. Con el paso del tiempo, la venta de algunos bienes raíces rurales y urbanos de su patrimonio familiar se constituyó en la única alternativa que les quedó a los hermanos Rugeles para cancelar tales compromisos, “salvar el honor de su apellido” y tratar de proteger a sus respectivos núcleos familiares de las penurias.

⁷⁸ D.B.R. octubre 15 de 1915. “Anoche pasé sin dormir (...) La intranquilidad no se me aparta. Pienso en las deudas de Bucaramanga, que pagándolas quedamos en la lata”.

⁷⁹ AHR-UIS. (PNPB). noviembre 3 de 1915: Tomo VI, escritura 1413.

⁸⁰ AHR-UIS. (PNPB). mayo 6 de 1915: Tomo III, escritura 621.

⁸¹ AHR-UIS. (PNPB). diciembre 21 de 1915: Tomo VI, escritura 1599.

⁸² D.B.R. agosto 27 de 1913. “Firmamos documento favor del Banco de San Gil por \$ 600 oro fiadores Penagos Hermanos y lo llevamos al reconocimiento del Juez 1^o”.

Conclusiones

Tras ahondar en lo planteado se pueden formular entonces algunas conclusiones, las cuales por supuesto tiene un carácter aproximativo, más enfocado a definir los lineamientos para futuras investigaciones con un mayor nivel de profundización. Las facetas del contexto confrontado por Rugeles evidenciaron como durante el primer cuarto del siglo XX las expectativas de superación de las repercusiones de la guerra en Santander se concentraron en el ferrocarril de Puerto Wilches. Aun en su variedad, las inversiones desarrolladas entonces por Bartolomé Rugeles en ganadería, colonización de terrenos baldíos y la apertura de caminos, tenían su hilo conductor en las promisiones del señalado proyecto ferrocarrilero. Ante la suspensión de las obras a partir de 1915, con apenas 20 kilómetros construidos se configuró, un panorama de adversidad cuyo alcance no se limitó a aspectos puramente económicos, pues contempló heterogéneas implicaciones acerca del progreso y la civilización, el aislamiento físico y social de Santander o las diatribas políticas entre los intereses regionales y el Estado central. Bajo el agravante adicional para Rugeles de representar el inicio de su decadencia financiera y un golpe del que nunca se recuperaría.

Fuentes

Fuentes primarias

-Archivo Histórico Regional Universidad Industrial de Santander:

Diario Oficial de la República, 1905.

Gaceta de Santander, 1904-1915.

Ordenanzas de la Asamblea Departamental de Santander, 1910-1916.

Protocolos Notaria Primera de Bucaramanga, 1903-1916.

Vanguardia liberal, 1927.

-Fuentes Digitales:

Bartolomé Rugeles. Diario de un comerciante bumangués 1899-1938. (CD-ROM). Transcrito por Aida Martínez Carreño. Bucaramanga: Cámara de Comercio de Bucaramanga, 2005.

Fuentes publicadas

El Pueblo Santandereano en masa pide el ferrocarril a Puerto Wilches. Bucaramanga: Taller Gráfico Núñez e Hijos. 1911.

SANÍN CANO, Baldomero. Administración Reyes 1904-1905. Bogotá: Lausana, 1909.

Santander en declive: El fracaso de Bartolomé Rugeles con sus inversiones en torno al Ferrocarril de Puerto Wilches 1903-1916

Periódicos Biblioteca Nacional de Colombia

El Heraldo, Bucaramanga, 1907-1908.

Trabajo y Libertad, Bucaramanga 1910.

La Unión Obrera, Bucaramanga 1911.

Voz Liberal, Bucaramanga 1912.

Libertad y Trabajo, Bucaramanga 1912.

El Liberal, Bucaramanga 1912-1916.

Fuentes secundarias

AVELLANEDA NIEVES, Maribel y GUERRERO RINCÓN, Amado Antonio. *La elite empresarial de Santander 1880-1912*. En: DÁVILA L. de GUEVARA, Carlos (Compilador). *Empresas y empresarios en la historia de Colombia siglos XIX-XX*. Bogotá; Uniandes-Norma, 2003.

BAYONA SARMIENTO, Manuel y NIÑO SÁNCHEZ, Judith. *Del camino de Paturia al ferrocarril de Santander*. Bucaramanga: SIC-UIS, 2002.

CARASA SOTO, Pedro. *La recuperación de la historia política y la prosopografía*. En: CARASA SOTO, Pedro (Editor). *Élites. Prosopografía contemporánea*. Valladolid: Univalladolid, 1994.

CARREÑO TARAZONA, Clara Inés y MALDONADO CRUZ, Cintya Alexandra. *¿Espíritu visionario? Geo Von Lengerke: proyectos comerciales y de caminos en la segunda mitad del siglo XIX*. En: Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura. Vol. 36, No. 2 2009. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia.

CARREÑO TARAZONA, Clara Inés. *Conducir caminos para especular con cargas y especular con tierras: los caminos de Lebrija y Sogamoso en el Departamento de Soto 1865-1885*. Bucaramanga, 2007. Trabajo de grado (historiadora). Universidad Industrial de Santander, Escuela de Historia.

CASTAÑEDA RUEDA, Luisa y VILLAMIZAR MEZA, Nancy Liliana. *Producción de café en Bucaramanga, Lebrija y Matanza 1880-1912*. Bucaramanga, 1997. Trabajo de grado (historiadoras). Universidad Industrial de Santander, Escuela de Historia.

CENTENO BÁEZ, David Felipe. *Economía, política y ferrocarril en Santander: la construcción del ferrocarril de soto al magdalena. 1870-1885*. Bucaramanga, 2010. Trabajo de grado (historiador). Universidad Industrial de Santander, Escuela de Historia.

JOHNSON, David. *Santander Siglo XIX cambios socioeconómicos*. Bogotá: Carlos Valencia, 1984.

LEMAITRE ROMÁN, Eduardo. Rafael Reyes. *Biografía de un gran colombiano*. Bogotá: Banco de la República, 1981.

OLARTE CARREÑO, Augusto. *La construcción del Ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga. 1870 a 1941. Síntesis de una obra discontinua y costosa*. Bucaramanga: SIC Editorial, 2006.

PACHÓN, Álvaro y RAMÍREZ, María Teresa. *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*. Bogotá: FCE-Banco de la República, 2006.

FECHA DE RECEPCION: 9/06/2011
FECHA DE ACEPTACION: 28/07/2011