

Los papeles de Salvador Camacho Roldán¹ constituyen no sólo una de las fuentes de información más importantes sobre la vida y los tiempos de uno de los más distinguidos estadistas y empresarios colombianos del siglo XIX, sino también un filón de bastante importancia para el estudio del desarrollo histórico de la economía colombiana durante la segunda mitad de la pasada centuria. Los documentos que a continuación se ofrecen, provenientes en su totalidad de dicho fondo documental y hasta ahora inéditos, ilustran con cifras el estado del transporte fluvial y ferroviario en el Bajo Magdalena en 1888. No es de extrañar la presencia de este material entre los papeles de Camacho Roldán dada la vinculación estrecha del estadista colombiano con Francisco Javier Cisneros, el empresario cubano² a cuyas iniciativas tanto debió el desarrollo del transporte en Colombia durante el siglo XIX. Cisneros se contó como corresponsal asiduo de Camacho Roldán según lo asevera la serie de cartas suyas que se encuentran entre los papeles del último³.

En 1888, la United Magdalena Steam and Navigation Company y la Compañía Colombiana de Transportes constituían las dos mayores empresas de navegación que operaban en la arteria fluvial colombiana. Con la Barranquilla Railway and Pier Company, controlada por Cisneros, las mencionadas compañías representaban virtualmente el único medio de transporte disponible en el Magdalena. En otras palabras, ellas eran el vínculo entre el interior del país y el mundo; la diferencia en gran medida entre el aislamiento y una asociación productiva con el exterior.

Nota: Los autores son profesores de la Western Illinois University (Hernán Horna) y del Oberlin College (Miguel A. Bretos).

¹Una breve descripción de los papeles de Salvador Camacho Roldán se encuentra en Miguel A. Bretos. "El Archivo Camacho Roldán", *Boletín de Historia y Antigüedades*, Vol. LVII, números 666-68 (Bogotá), abril, mayo y junio, 1970, [311] - 315.

²Para un análisis detallado de las actividades de Cisneros en Colombia, véase, Hernán Horna. "Francisco Javier Cisneros: A Pioneer in Transportation and Economic Development in Colombia" (Tesis doctoral, Vanderbilt University, 1970), en particular páginas 168-197 y también Theodore Edward Nichols. "The Caribbean Gateway to Colombia: Cartagena, Santa Marta and Barranquilla and their Connections with the Interior, 1820-1940" (Tesis doctoral, University of California at Berkeley, 1951), 160-170.

³Bretos, "Archivo Camacho Roldán", 314.

Los documentos aquí publicados son significativos no sólo porque nos dan una idea del volumen del tráfico de pasajeros y carga por la arteria principal del país en 1888, sino también porque ilustran una etapa en la vida de las compañías de transporte fluvial que culminaría con la absorción de la United Magdalena Steam and Navigation Co. por la Compañía Colombiana de Transportes en 1890⁴. De esta consolidación surgieron Cisneros y sus asociados como detentadores de un virtual monopolio del transporte por el Magdalena⁵, ya que Cisneros controlaba por aquel entonces la Compañía Colombiana de Transportes⁶.

Los orígenes de la Compañía Colombiana de Transportes se remontan a 1877, cuando Cisneros introdujo los dos primeros barcos de acero en la historia del Magdalena, el *Stephenson Clarke* y el *General Trujillo*, creando al mismo tiempo la Compañía Cisneros⁷. Al principio, la empresa tenía un carácter estrictamente auxiliar respecto de los importantes intereses ferrocarrileros del magnate cubano, y su función inmediata era aprovisionar de materiales y suministros a las operaciones ferrocarrileras. Sin embargo, las ganancias eran considerables, y las posibilidades aún más prometedoras⁸. Tales circunstancias demandaban expansión, y ésta no se hizo esperar. Ya por 1883, la Compañía Cisneros y la United Magdalena Steam and Navigation Company, ambas con una flota de siete navíos, se habían convertido en las empresas

⁴ La United Magdalena Steam and Navigation Company fue adquirida por la suma de \$ 250.000.00 en 1890 y es interesante observar que la operación fue financiada por un consorcio de comerciantes de Barranquilla. Véase, Francisco J. Cisneros, "Ferrocarril de Bolívar", *El Heraldo*. (Bogotá), 27 de enero de 1895, suplemento.

⁵ "Finis Coronat Opus", *The Shipping List* (Barranquilla), 30 de junio, 1893, 4. Véase también: "Telegrama", *La Industria* (Bogotá), 28 de junio, 1884, 529; "Astillero", *La Industria* (Bogotá), 20 de agosto, 1884; "Memorial y Resolución sobre Navegación en el Alto Magdalena", *Diario Oficial* (Bogotá), 20 de abril, 1896, 379-80, y "Arreglo", *Diario Oficial* (Bogotá), 25 de mayo, 1896, 497.

⁶ *Ibid.*

⁷ Salvador Camacho Roldán. "La Navegación por Vapor", *Colombia Ilustrada* (Bogotá), 15 de agosto, 1890, 233.

⁸ Francisco Javier Cisneros a Carlos Sáenz, Barranquilla, 12 de septiembre de 1882. (Miscelánea de Cisneros, Sección Archivos y Microfilmes, Academia Colombiana de Historia, Bogotá).

más potentes en el tráfico del Magdalena⁹. La pugna por el liderato de la industria no se hizo esperar¹⁰, y ésta terminó con el triunfo de los intereses de Cisneros.

Para combatir el desafío de la United Magdalena Steam and Navigation Company, el empresario cubano comenzó por absorber en 1884 a la Compañía Antioqueña de Transportes¹¹, que también operaba en el río. En 1886, la Compañía Cisneros, la Compañía Alemana y la Compañía Internacional se amalgamaron dando origen a la poderosa Compañía Colombiana de Transportes. Finalmente, como ya se ha indicado, la propia United Magdalena Steam and Navigation Company vino a consolidarse con el creciente emporio fomentado por el empresario cubano¹². Por lo tanto, al despuntar la década de los noventas, la Compañía Colombiana de Transportes se había convertido en verdadero coloso de la industria, controlando 16 de las 19 embarcaciones ocupadas en el servicio de transporte fluvial¹³ y despuntando como la primera empresa naviera moderna del país. Cisneros se turnó hasta su muerte en la administración y dirección de la firma con Martín Wessels y Jacob Cortissoz¹⁴.

La relación de Cisneros con la que más tarde se convertiría en The Barranquilla Railway and Pier Company comenzó en 1884 al adquirir éste del Gobierno Nacional el Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar por la suma de seiscientos mil pesos¹⁵. En 1887, Cisneros reestructuró el languideciente Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar, de cuya reorganización surgió The Barranquilla Railway and Pier Company, con un

⁹ *Estadística de la Navegación Fluvial: Informe del Inspector del Ramo en 1883*. (Barranquilla: Imprenta de los Andes, 1884), 4, 15.

¹⁰ Cisneros a Sáenz, Bogotá, 24 de febrero de 1886. Miscelánea Cisneros.

¹¹ "Telegrama", *La Industria* (Bogotá), 28 de junio, 1884, 529.

¹² "Robert August Joy", *The Shipping List* (Barranquilla), 30 de noviembre, 1894, 4.

¹³ J. Fred. Rippey, *Latin America and the Industrial Age*. (New York, G. P. Putnam's Sons, 1944), 54.

¹⁴ "Compañía Colombiana de Transportes", *The Shipping List* (Barranquilla), 30 de diciembre, 1895, 4. Véase también: "Itinerario", *Diario Oficial* (Bogotá), 14 de octubre, 1897, 993.

¹⁵ ARCHIVO HISTORICO NACIONAL, Bogotá, *Ferrocarril de Bolívar*. 5 tomos, V, Docs. 320, 359, 361.

capital de 200.000 libras esterlinas aportado por Cisneros y un consorcio colombo-británico¹⁶. La adquisición y reorganización del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar y la formación de la nueva empresa trajeron consigo una fase de expansión y modernización de los servicios. En poco tiempo, el número de trenes se aumentó, se construyeron unos ocho kilómetros de vías férreas y, en 1893, se inauguró Puerto Colombia, tercer muelle marítimo del mundo por aquella época con más de cuatrocientos pies de calado¹⁷. Unos años más tarde, en 1898, el ferrocarril y su flamante terminal serían descritos por el Cónsul norteamericano en Barranquilla como "en gran medida... el baluarte del comercio de esta nación"¹⁸.

Cisneros permaneció al frente de la empresa como su director y gerente hasta su muerte en 1898¹⁹. El mejoramiento de la eficiencia y productividad de la empresa se hizo palpable desde su adquisición y reorganización no sólo por el aumento en el volumen del tráfico, sino también por la eliminación de la competencia hecha al ferrocarril en tiempos anteriores por las compañías que rendían viajes entre Bocas de Ceniza y Barranquilla²⁰.

Durante los ocho meses anteriores a la venta del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar a Cisneros y sus asociados, las entradas brutas de la empresa eran de \$ 137.333.45 pesos, de cuya cantidad el Gobierno colombiano sólo percibía \$ 7.880.15 como entrada neta²¹. Cuatro años más tarde, cuando Cisneros recién comenzaba el proceso de modernización y expansión de la compañía sucesora, las entradas brutas habían aumentado a \$ 180.647.60 pesos y la neta a \$ 61.839.31 pesos (véase cuadro número 6 a continuación).

¹⁶ "Finis Coronat Opus", 4. Véase también: *Ferrocarril de Bolívar*, A. H. N. Bogotá, V, Doc. 732.

¹⁷ "Finis Coronat Opus", 4.

¹⁸ Citado por Nichols, "Caribbean Gateway to Colombia", 166.

¹⁹ Theodore A. Leisen. "Memoir of Francisco Javier Cisneros", *The Shipping List* (Barranquilla), 28 de febrero, 1899, 1.

²⁰ A. H. N., Bogotá. *Ferrocarril de Bolívar*, V, Doc. 124. Estas estadísticas incluyen las entradas por concepto del telégrafo, que solamente alcanzaban a \$ 329.80 pesos por todo el año.

²¹ Salvador Camacho Roldán. "La Navegación por Vapor", 233.

Las estadísticas que siguen muestran una entrada bruta de \$ 75.747.55 pesos y una neta de \$ 49.482.39 para la United Magdalena Steam and Navigation Company por sus servicios en el Bajo Magdalena²² durante el primer semestre de 1888. Durante el mismo período, la Compañía Colombiana de Transportes, como se puede observar, va tomando la delantera con un ingreso bruto de \$ 121.050.48 pesos y neto de \$ 76.801.17 pesos. Las entradas netas de ambas compañías combinadas nos dan un guarismo de \$ 196.798.03 pesos por concepto de transportes entre Barranquilla y Yeguas, es decir, la parte más transitada del Bajo Magdalena. Si se quiere hacer una comparación del tráfico de ambas compañías diez años más tarde, veremos que la entrada bruta de la Compañía Colombiana de Transportes (que ya incluye a la United Magdalena Steam and Navigation Company) ha aumentado a \$ 742.311.18 pesos por concepto de transportes en el Magdalena por el período equivalente, es decir, enero a junio de 1898. La entrada neta montó durante dicho período a \$ 308.697.73 suma de la cual correspondieron por servicios en el área del Bajo Magdalena \$ 194.260.14 pesos²³.

El aumento en el volumen de negocios y, por consiguiente, en las utilidades de la Compañía Colombiana de Transportes entre 1888 y 1898 no se debió a inflación de los fletes y pasajes²⁴, sino al aumento del volumen del tráfico, sobre todo si se tiene en cuenta el auge en la producción cafetalera, producto este que llegó a constituir el elemento más importante transportado por la Compañía²⁵, así como a la expansión de la empresa para atender a las crecientes demandas de la economía²⁶.

²² Estas cifras no incluyen el tráfico por los caños, lo mismo que entre Magangué y Mompox que era, en efecto, minúsculo.

²³ Estas cifras tampoco incluyen el tráfico entre Magangué y Mompox o los caños. "Compañía Colombiana de Transportes", *The Shipping List* (Barranquilla), 30 de agosto, 1894, 4.

²⁴ En efecto, los costos de flete bajaron al menos durante el período 1890 a 1892 en 25%. Véase "Navegación del Magdalena", *El Herald* (Bogotá), 30 de julio, 1892, 2.

²⁵ "Ministerio de Hacienda", *Diario Oficial* (Bogotá), 23 de octubre, 1897, 1026-27.

²⁶ "Memorial", *Diario Oficial* (Bogotá), 20 de abril, 1896, 379-80. Véase también: "Compañía Colombiana de Transportes", *The Shipping List* (Barranquilla), 30 de marzo, 1887, 4.

CUADRO NUMERO 1

COMPAÑIA COLOMBIANA DE TRANSPORTES

Cuadro de promedios por viaje de productos y gastos en el servicio a Yeguas

Enero a junio de 1888

<i>Vapores</i>	Productos					Gastos				
	<i>Viajes</i>	<i>Fletes</i>	<i>Pasajes</i>	<i>Total</i>	<i>Utilidad</i>	<i>Tripuación</i>	<i>Combustible</i>	<i>Provisiones</i>	<i>Gastos varios</i>	<i>Total</i>
<i>Mariscal Sucre</i>	14	5.014.28	698.10	5.802.38	3.285.42	1.080.53	549.10	602.43	284.90	2.516.96
	15	5.611.23	766.37	6.377.60	4.137.97	991.50	409.20	635.98	202.95	2.239.63
	17	9.474.33	708.00	10.182.33	7.868.63	854.70	539.50	621.20	298.30	2.313.70
	18	9.438.99	529.40	9.968.39	6.794.06	1.175.42	772.20	711.25	515.46	3.174.33
	19	11.064.54	926.79	11.991.33	8.594.80	1.306.48	737.90	794.60	557.55	3.396.53
	5	40.693.37	3.628.66	44.322.03	30.680.88	5.408.63	3.007.90	3.365.46	1.859.16	13.641.15
		8.138.67	725.73	8.864.40	6.136.17	1.081.72	601.58	673.09	371.83	2.728.30
<i>Inez Clarke</i>	19	4.137.95	493.30	4.631.25	2.369.71	1.000.30	493.50	527.45	240.29	2.261.54
	20	4.144.20	623.95	4.768.42	2.887.58	718.90	477.10	475.89	208.95	1.880.84
	21	5.473.32	861.29	6.334.61	3.920.74	996.97	486.90	654.50	265.50	2.413.87
	22	5.498.06	1.129.67	6.627.73	4.430.03	790.70	499.70	607.65	299.65	2.197.70
	23	6.181.87	1.010.75	7.192.62	4.337.13	1.155.59	650.80	734.51	314.59	2.855.49
	24	3.922.41	477.30	4.399.71	2.054.33	966.45	460.40	566.16	352.37	2.345.38
	25	4.972.10	499.72	5.471.82	3.130.51	930.25	467.15	532.68	411.23	2.341.31
	7	34.330.18	5.095.98	39.426.16	23.130.03	6.599.16	3.535.55	4.108.84	2.092.58	16.296.13
		4.904.31	612.79	5.632.30	3.304.29	937.02	505.07	586.97	298.94	2.328.01
<i>General Trujillo</i>	19	5.101.49	733.39	5.834.88	3.720.03	880.07	472.30	523.78	238.70	2.114.85
	20	8.954.56	2.029.46	10.984.02	6.990.87	1.512.65	869.60	1.061.85	549.05	3.993.15
	21	4.975.20	1.754.90	6.730.10	4.336.50	1.017.80	414.15	601.85	359.80	2.393.60
	22	6.061.84	826.05	6.887.89	4.058.51	1.060.85	720.20	703.88	344.45	2.829.38
	23	6.027.58	847.82	6.875.40	3.884.35	1.160.77	667.20	750.05	413.03	2.991.05
	5	31.120.67	6.191.62	37.312.29	22.990.26	5.632.14	3.143.45	3.641.41	1.905.03	14.322.03
		6.224.13	1.238.32	7.462.45	4.598.05	1.126.42	628.69	728.28	381.00	2.864.69

CUADRO NUMERO 2

UNITED MAGDALENA STEAM NAVIGATION COMPANY

Cuadro de promedio por viaje de productos y gastos en el servicio a Yeguas

Enero a junio de 1888

(Continuación)

Vapores	Productos				Gastos				
	Fletes	Pasajes	Total	Utilidad	Tripulación	Combustible	Provisiones	Gastos varios	Total
Victoria	6 016.87	1 007.55	7 024.42	4 122.47	1 170 80	870.10	735.05	126.00	2 901.95
	6 184.45	1 597.95	7 782.40	5 015.05	955.20	923.70	728.50	159.95	2 767.35
	5 462.68	529.25	5 991.93	3 560.68	872.10	789.20	633.00	136.95	2 431.25
	6 623.31½	542.25	7 165.56½	4 696.86½	899.90	846.15	589.10	133.55	2 468.70
	5 592.91½	941.05	6 533.96½	3 839.16½	1 051.25	764.95	686.40	192.20	2 694.80
	5 29 880.23	4 618.05	34 498.28	21 234.23	4 949.25	4 194.10	3 372.05	748.65	13 264.05
	5 976.04	923.61	6 899.64	4 246.84	910.98	838.82	674.41	149.73	2 652.81
Fco. Montoya	5 462.11	373.05	5 835.16	3 202.31	1 106.05	715.05	671.75	140.00	2 632.85
	3 442.40	52.70	3 495.10	2 423.75	694.60	205.90	128.95	36.90	1 066.35
	4 661.30	788.80	5 450.10	3 160.05	777.60	684.10	717.45	110.90	2 290.05
	4 377.97½	243.50	4 621.47½	2 387.42½	769.10	736.00	633.95	95.00	2 234.05
	5 897.83½	734.95	6 632.78½	3 764.00½	1 366.33	644.45	667.40	190.40	2 868.78
	5 23 841.62	2 193.00	26 034.62	14 942.54	4 713.88	2 985.50	2 819.50	573.20	11 092.08
	4 768.32	438.60	5 206.92	2 988.50	942.79	581.70	563.90	114.64	2 218.41
Cometa	3 320.18	988.00	4 308.18	1 671.53	981.50	689.70	858.45	107.00	2 636.65
	4 345.66	717.60	5 063.26	2 658.16	1 013.15	681.80	589.15	121.00	2 405.10
	4 240.10	3 414.70	7 654.80	4 430.65	1 365.95	680.40	1 080.30	97.50	3 224.15
	3 403.42	510.95	3 914.37	1 506.07	1 102.25	544.50	633.25	128.30	2 408.30
	4 072.26	1 207.30	5 279.56	3 039.17	806.24	626.20	698.70	109.25	2 240.39
	5 19 381.62	6 838.55	26 220.17	13 305.58	5 269.09	3 222.60	3 859.85	563.05	12 914.59
	3 876.32	1 367.75	5 244.03	2 661.11	1 053.81	644.52	771.97	112.61	2 582.91
Confianza	4 605.98½	1 193.00	5 798.98½	2 744.03½	909.50	1 264.30	750.30	132.85	3 056.95

CUADRO NUMERO 3

UNITED MAGDALENA STEAM NAVIGATION COMPANY

Cuadro de promedios por viaje de productos y gastos en el Bajo Magdalena

Enero a junio de 1888

Vapores	Productos				Gastos						Observaciones
	Viajes	Fletes	Pasajes	Total	Utilidad	Tripulación	Combustible	Provisiones	Gastos varios	Total	
<i>Confianza</i>		1.650.47	258.00	1.908.47	104.39	565.08	688.80	496.10	54.10	1.804.08	
	4	29.25	360.00	889.25	—	551.00	138.00	641.00	145.25	1.475.25	
	Correo	500.00	—	—	—	—	—	—	—	—	
	2	55.80	340.00	895.80	—	500.95	156.00	336.50	108.25	1.102.30	
<i>Roberto Calisto</i>	Correo	500.00	—	—	—	—	—	—	—	—	
	5	188.39	1.169.00	1.857.39	31.79	665.90	324.00	809.40	26.80	1.825.60	
	Correo	500.00	—	—	—	—	—	—	—	—	
	5	168.70	1.303.00	1.971.70	293.15	676.25	350.00	611.40	40.90	1.678.55	
	Correo	500.00	—	—	—	—	—	—	—	—	
	16										
	Viajes	2.442.14	3.172.00	5.614.14	324.94	2.393.60	968.00	2.498.30	321.80	6.081.70	
		152.63	198.00	350.88	20.30	149.60	60.50	156.14	20.11	380.10	

CUADRO NUMERO 4

THE BARRANQUILLA RAILWAY & PIER CO.

Estadísticas para 1888

Exportaciones				Importaciones				Total Exportaciones e Importaciones			Pasajeros, boletos, recibos								
Nº de bultos	Peso-kg.	Especie	Flete	Nº de bultos	Peso-kg.	Especie	Flete	Bultos	Peso	Flete	1ª clase	2ª clase	Regreso 1ª	Regreso 2ª	Bol. mensuales	Total Bol.	Recibos	Total recibos brutos	
		\$	\$			\$	\$			\$							\$	\$	
Enero	45.400	1.565.239	2.772.60	6.279.40	19.799	1.419.370	31.430.00	7.443.10	65.199	2.984.609	13.722.50	162	232	256	320½	970½	1.727.30	15.499.80	
Febrero	46.006	1.684.771	339.191.40	6.435.20	19.310	1.465.954	7.060.25	6.066.20	65.316	2.750.725	12.501.40	111	245	64	241½	751½	1.884.30	14.085.75	
Marzo	32.412	1.746.263	359.069.30	5.287.10	18.894	1.182.789	70.121.00	7.140.75	51.306	2.929.652	12.427.85	181	213	163	220½	777½	2.047.60	14.475.45	
Abril	50.481	1.992.831	406.768.35	7.433.70	15.886	982.147	115.000.00	6.241.75	66.367	2.974.978	13.675.45	138	232	280	320½	1.059½	1.688.45	15.363.90	
Mayo	33.381	12.110.806	511.274.65	5.465.80	19.675	1.395.585	50.000.00	6.579.05	53.026	2.606.391	12.044.85	129	280	274	304	1.015	1.835.75	13.880.60	
Junio	45.336	1.676.513	583.025.00	7.454.95	25.781	1.438.621	38.000.00	7.700.15	71.117	3.115.134	15.155.10	146	227	173	325	24½	895½	1.768.50	16.928.60
Julio	38.026	1.385.338	694.170.64	5.800.75	15.965	1.002.788	157.000.00	5.606.70	53.991	2.388.126	11.407.45	161	206	286	373	27½	1.052½	1.768.50	13.175.95
Agosto	67.382	2.463.831	326.109.45	9.479.35	21.026	1.179.184	—	7.187.75	88.308	3.643.815	16.667.10	158	271	354	313	30	1.126	1.967.90	18.635.00
Septiembre	32.239	1.145.345	329.966.50	4.523.10	24.686	832.627	5.030.00	5.651.75	56.925	1.977.472	10.174.85	116	205	280	318	25	939	1.662.30	11.887.15
Octubre	67.390	2.577.876	689.866.86	8.741.35	20.150	1.018.914	10.725.00	6.247.25	87.540	3.086.790	14.988.60	148	246	307	322	27	1.060	1.750.00	16.738.60
Noviembre	39.238	1.443.377	89.677.40	5.143.00	21.340	945.777	50.000.00	5.921.00	60.578	2.389.154	11.064.00	165	256	288	278	45½	1.132½	2.112.65	13.176.65
Diciembre	56.877	1.965.684	319.928.09	7.941.05	22.535	1.174.786	50.000.00	7.380.90	79.412	3.140.470	15.321.95	145	157	358	313	36	1.009	1.583.20	16.905.15
	554.068	20.358.474	4.651.520.44	79.984.75	245.047	13.638.542	514.366.25	79.166.35	799.115	33.997.016	159.151.10	1.760	2.770	3.173	3.654	332½	11.689½	21.496.50	180.647.50

BIBLIOTECA HEMEROTECA

CUADRO NUMERO 5

THE BARRANQUILLA RAILWAY AND PIER CO.

Estadísticas para 1888

(Continuación)

Gastos (pesos)									
	<i>Remolcadores y bongos</i>	<i>Telégrafo</i>	<i>Combustible</i>	<i>Reparación vía férrea</i>	<i>Material rodante</i>	<i>Jornales y salarios</i>	<i>Gastos varios</i>	<i>Edificios</i>	<i>Total</i>
Enero	765.70	129.15	577.80	283.40	1.326.05	5.441.70	265.35		8.789.15
Febrero	765.75	129.95	578.00	284.00	1.326.90	5.442.00	265.20		8.791.80
Marzo	1.478.30	148.00	515.20	410.00	1.242.83	5.441.00	617.30		9.853.52
Abril	1.478.45	148.90	513.30	410.05	1.242.83	5.442.53	617.36	42.20	9.897.59
Mayo	1.485.03	130.00	495.60	795.90	798.60	5.996.90	588.68		9.890.71
Junio	978.00	118.30	406.20	73.00	897.80	6.319.30	873.51	27.00	9.693.11
Julio	1.118.55	119.80	330.00	585.50	927.70	5.731.05	2.393.90	90.80	11.270.30
Agosto	1.353.35	176.30	610.00	696.60	1.241.78	6.325.10	1.237.20	67.12	11.709.45
Septiembre	1.002.60	89.30	638.00	1.026.25	861.10	6.154.29	906.90		10.672.84
Octubre	930.60	106.30	633.60	474.60	969.80	5.785.00	1.270.75		10.170.65
Noviembre	1.456.96	81.60	413.40	566.60	884.70	6.299.06	1.443.74		10.745.96
Diciembre	922.21	78.50	631.20	598.90	534.63	6.411.94	738.20		9.915.58
	13.335.50	1.457.50	6.338.70	6.177.70	12.254.71	70.789.84	10.818.09	229.12	121.400.66



CUADRO NUMERO 6

THE BARRANQUILLA RAILWAY AND PIER COMPANY

Estadísticas para 1888

(Continuación)

Entradas brutas: \$	180.647.60
Entradas netas:	61.839.31
Entradas netas =	34.24% de entradas brutas.
Ingreso bruto por milla por año:	\$ 12.043.18
Ingreso bruto por milla por mes:	1.003.60
Ingreso bruto por milla por tren:	8.36
Costo de trenes por milla por año:	\$ 7.189.09
Costo de trenes por milla por mes:	599.09
Costo de un tren por milla por día:	4.99

CUADRO NUMERO 7

THE BARRANQUILLA RAILWAY AND PIER CO.

Estadísticas para 1888

(Continuación)

Exportaciones

Promedio de bultos por mes	46.172 $\frac{1}{3}$
Peso promedio de los mismos	1.696.539 $\frac{1}{2}$
Flete promedio por mes \$	6.184.37
Flete promedio de especie por mes . . . \$	481.02

Importaciones

Promedio de bultos por mes	20.420 $\frac{7}{12}$
Peso promedio de los mismos	1.136.545 $\frac{1}{6}$
Flete promedio de los mismos y especie \$	6.597.19

Pasajeros, etc.

	<i>Primera clase</i>	<i>Segunda clase</i>
Número promedio de pasajeros por mes	146 $\frac{5}{12}$	230 $\frac{10}{12}$
Número promedio de pasajeros por mes (regreso)	264 $\frac{5}{12}$	304 $\frac{1}{2}$
Número promedio de boletos mensuales	7 $\frac{4}{12}$	20 $\frac{4}{12}$
Promedio de ingreso por pasaje por mes <u>\$</u>	<u>1.791.37</u>	

CUADRO NUMERO 8

THE BARRANQUILLA RAILWAY AND PIER CO.

Estadísticas para 1888

(Continuación)

<i>Gastos detallados de un tren</i>			<i>Porcentaje de gastos</i>
Telégrafo	1.01	=	1
Combustible	4.40	=	6
Reparaciones de la vía férrea	4.29	=	5
Material rodante	8.51	=	12
Jornales y salarios	49.15	=	66
Gastos generales	7.52	=	10
	74.87		100%

CUADRO NUMERO 9

THE BARRANQUILLA RAILWAY AND PIER CO.

Estadísticas para 1888

(Continuación)

	<i>Porcentaje de gastos</i>
Remolcadores y bonges	11.00
Telégrafo	1.22
Combustible	5.23
Reparaciones de la vía férrea	5.10
Material rodante	10.10
Jornales y salarios	58.33
Gastos generales	9.00
Edificios02
	100.00%