

## EL TRANVÍA MUNICIPAL DE CALI, DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA

Jairo Henry Arroyo Reina

Esta vez voy a presentarles, con algunos comentarios y conclusiones, dos documentos que evidenciaron un hecho importante de la historia regional y local de comienzos del siglo XX, el establecimiento de un moderno tranvía para la ciudad de Cali. El establecimiento del tranvía generó múltiples consecuencias: recordemos que fue un producto tecnológico que recorrió la ciudad transportando mercancías, productos agrícolas y personas, es muy probable que en el corto tiempo de su funcionamiento la ciudad haya sufrido cambios a todo nivel; logró articular dos “nichos” empresariales importantes como fueron el transporte de productos y personas por el Río Cauca, y el traslado de estos productos a la plaza de mercado, que se venía realizando a través de bestias carretas y personas; pero no solo transformó el paisaje urbano, dio solución al transporte de carga y generó posibilidades de negocios, además logró dinamizar el desarrollo mercantil regional que se venía gestando desde finales del siglo XIX.

Pero igualmente el Tranvía Municipal de Cali fue importante porque correspondió a una de las coyunturas más importantes del proceso de modernización regional, estoy haciendo referencia al proceso de formación de un grupo dirigente de la región, particularmente, de su elite empresarial; a la constitución de

empresas industriales, agroindustriales y de servicio; a la generación de un nuevo contexto urbano que transformaría la tradicional aldea en una de las ciudades más importantes de este país.

En este sentido, el Tranvía Municipal de Cali surgió en el contexto de la primera década del siglo XX que se caracterizó por el surgimiento del nuevo Departamento del Valle del Cauca, la creación de nuevas empresas y negocios, la apertura del Canal de Panamá, la creación de la Cámara de Comercio de Cali y la conexión de Cali con Buenaventura por ferrocarril, además de otros hechos importantes. Las empresas y negocios que antecedieron la creación del Tranvía Municipal de Cali, y que evidenciaron el momento especial por el que estaba pasando la dirigencia empresarial regional, fueron: Manuelita (1901), el Banco Comercial (1903), Compañía Ganadera del Cauca (1903), y la Compañía de Navegación del Río Cauca (1904)

Por eso la formación del tranvía como empresa y organización, así como el conjunto de representaciones que generó en sus ideólogos, además de los factores antes mencionados, fueron hechos que expresaron claramente el acontecimiento histórico; los documentos que ustedes conocerán a

continuación, tanto el registro de los accionistas de la empresa como el discurso de

inauguración, son una evidencia clara de ello.

## FORMACIÓN DE LA SOCIEDAD ANÓNIMA.

En la primera quincena del mes de enero de 1907, comparecieron ante el Notario Primero de la ciudad de Cali, Ernesto Bustamante, los siguientes agentes con el objetivo de crear una empresa anónima con el nombre de *Compañía del Tranvía de Cali*.

### ACCIONES Y ACCIONISTAS. COMPAÑÍA DEL TRANVÍA DE CALI. 1909.

ACCIONISTA	ACTIVIDAD LABORAL	Nº DE ACCIONES
Eduardo H. Mason	Ingeniero	250
Emilio Bizot	Ingeniero	180
Compañía de obras públicas (Pablo García)	Gerente	30
Henry Eder	Comerciante	20
Ernesto Lora	Comerciante	15
Mercedes Barona.		10
Inés Barona		10
Ezequiel Hoyos	Hacendado	10
Aurelio Sardi G.	Hacendado	10
Evaristo García	Médico	10
Tulia Borrero Mercado		5
Mercedes Borrero Mercado		5
Ascensión Borrero Mercado		5
Maria Borrero Mercado		5
Lara García A		5
Magdalena García A.		5
Rafael Miller	Contabilista	5
Julio Correa	Dentista	6
Fernando Ayala	Empleado público	5
J. Emiliano Otero	Comerciante	5
Martiniano Zamorano	Hacendado	5
Joaquín Rizo	Hacendado	5
Francisco Menotti (Ricardo Price)	Comercio	5
Luis Fischer	Comerciante	5
Gonzalo Córdoba	Hacendado	6
Pablo García A.	Médico	5
Emilio Sardi G.	Hacendado	4

Enrique A. Vergez	Comerciante	3
Bohmer & Linzen (Hermann S. Bohmer)	Comerciante	2
Roberto E. Reineles	Contabilista	2
Jorge Garcés Borrero	Comerciante	2
Jorge Pineda C.	Comerciante	2
Pablo Borrero A.	Médico	2
Juan Gualtero	Hacendado	2
Belisario Zamorano	Hacendado	3
Manuel Caldas	Comerciante	2
Joaquín A. Collazos	Abogado	2
Isaías Mercado	Comerciante	2
Ignacio Madriñan	Hacendado	2
Luis Felipe Lozano	Hacendado	2
Emiliano Laserna	Comerciante	2
Pro. Wadislao Gonzalez C.	Presbítero	2
Wenceslao Rojas	Comerciante	2
Pio Rizo	Hacendado	2
Pedro Pablo Escarpetta	Médico	1
Luis Pérez C.	Dentista	1
Mario de Francisco	Comerciante	1
Julio Delgado	Hacendado	1
Cesar Córdoba	Hacendado	1
Enrique Bermúdez	Hacendado	1
Eustacio Rodríguez	Comerciante	1
J. Miguel Guerrero G.	Comerciante	1
Eduardo Sierra F.	Empleado	1
Rafael Álvarez Salaz	Ingeniero	1
Belisario Palacios A.	Empleado público	1
R. Zawadzky (Jorge Zawadzky)	Comerciante	1
Manuel Carvajal V.	Institutor	1
Enrique M. Ghearer	Hacendado	1
Antonio Rivera G.	Institutor	1
Pedro Calderón D.	Hacendado	1
Jacinto Puyo.	Hacendado	1
Miguel Calero Salinas	Comerciante	5
Evangelista Navarro	Empleado	1
Manuel D. Muñoz	Hacendado (Popayán)	1
Pablo Montoya A.	Hacendado (Palmira)	1
Juan Maria Uribe	Hacendado (Palmira)	2
Manuel de J. Molina	Hacendado (Palmira)	1
Temístocles Rengifo	Juez	1
Gabriel García	Hacendado (Jamundi)	1
Cipriano W. Duarte	Comerciante (Palmira)	1
Juan B. Quintero	Abogado (Bogotá)	4
Jorge Méndez V.	Abogado (Bogotá)	5
Julio H. Palacios	Comerciante (Bogotá)	3
Dolcey Garcés P.	Empleado (Buenaventura)	2

Jorge Mercado	Comerciante (Buenaventura)	2
Anibal Guglichnetti	Comerciante (Buenaventura)	2
Francisco A. Pugliesse	Comerciante (Buenaventura)	1
Francisco Jaramillo O.	Hacendado (Manizales)	2
Manuel S. Caicedo	Comerciante (Buenaventura)	2
Felix M. Sanz	Comerciante (Buenaventura)	2
Emiliano Brito	Empleado (Buenaventura)	1
Ismael Sanclemente	Comerciante (Buenaventura)	1
Luis Sanclemente	Comerciante (Buenaventura)	1
Luis Della Giovana	Comerciante (Buenaventura)	1
Liborio Hurtado D.	Empleado (Buenaventura)	1
Guillermo Abolina G	Empleado (Buenaventura)	1
Joaquín Mafla	Empleado (Buenaventura)	1
Carlos J. Eder	Hacendado (Palmira)	2

Fuente: Estos datos fueron tomados del Archivo Histórico Municipal de Cali, Escritura No 34/1909, Notaría primera.

Como podemos apreciar la serie da cuenta de los apellidos de empresarios responsables de la modernización agroindustrial regional como los Eder; apellidos que provenían de las alianzas familiares formadas entre la primera y segunda mitad del siglo XIX, que fundamentalmente referenciaban a los hacendados-negociantes liberales y conservadores con portafolio diversificado, exportadores, importadores y productores-especuladores como Barona-Mercado, Sardi-Garcés, Borrero-Mercado, Garcés-Borrero, Borrero-Ayerve o García, Zamorano, Caicedo, Córdoba, Guerrero y Renjifo; extranjeros, o descendientes de extranjeros, con presencia importante en el Gran Cauca como Mazon y los hermanos Bizot, Menotti, Price, Jorge Pineda C., Fischer, Vergez, Bohmer, Linzen, Scapetta, Zawadzky, Ghearer, Guglichnetti, Pugliesse y el mencionado Eder; tampoco se puede pasar por alto el aporte de personalidades y negociantes como Manuel

Carvajal, Ernesto Lora, Isaías Mercado, Evaristo García, Julio Correa, Fernando Ayala, J. Emiliano Otero, Wenceslao Rojas, Juan B. Quintero, Miguel Calero Salinas, Roberto E. Reineles, Wenceslao Rojas y Belisario Palacios; la participación de agentes sociales de Buenaventura, Palmira y Popayán llaman la atención, así como la presencia de las mujeres, que lógicamente eran representadas por sus padres, los “contabilistas”, “dentistas”, empleados, médicos, abogados y hasta un presbítero y un juez.

Varios hechos surgidos al tiempo explican el surgimiento del Tranvía Municipal de Cali: el liderazgo de los ingenieros suizos Enrique y Émile Bizot que conjuntamente con Eduardo H. Maison habían venido ganando experiencia en la construcción de la vía férrea regional; la necesidad de conectar Puerto Mallarino con la plaza central de la ciudad para darle salida al tráfico comercial del Río Cauca, y el apoyo del

concejo municipal a esta iniciativa privada. Personajes como el General Guerrero e Isaías Mercado, en plena Guerra de los Mil Días, aprovecharon su estadía en Panamá para conocer, además de otras expresiones de la modernización urbana panameña, el funcionamiento del tranvía-pocos años antes Isaías Mercado había conocido el tranvía en

Guayaquil-, este fue otro factor que contribuyó a la movilización de una dirigencia que venía fundando casas y sociedades comerciales, bancarias, en sociedad familiar o en red de amigos, para vincularse estratégicamente y sacar provecho de las condiciones objetivas, así como lo venían haciendo con la navegación por el Río Cauca.

## DISCURSO DE HERMANN SARTORE BOHMER HAYA.



El veinte de julio de 1910, después de un buen recorrido por los distintos mojones urbanos de la Cali de ese entonces, la muchedumbre se dispuso a escuchar el discurso de los fundadores de la compañía. Hermann Bohmer, que venía ocupando el cargo de Tercer Director Gerente de la Compañía, fue escogido unánimemente como representante de esta empresa, para que en su nombre hiciera una participación en el acto conmemoratorio; Hermann tomó la palabra el 20 de Julio y con mucha modestia interpretó, de la siguiente forma, los ánimos e ideas de progreso de una dirigencia empresarial formada por hombres como él.

*En nombre de la junta directiva de la compañía del tranvía de Cali, a la cual tengo el honor de pertenecer, solicito vuestra benévola atención por breves instantes para llenar la grata misión que mis compañeros en la directiva han tenido a bien confiarme, a pesar de mis ningunas ejecutorias.*

*He aceptado tan honroso encargo, dominado por el temor de no poder interpretar dignamente los sentimientos que bullen en el alma de mis colegas, y en las de todos nuestros socios en la empresa con cuya inauguración contribuye Cali al concierto general con que todos los pueblos de Colombia han saludado la aurora del primer centenario de su emancipación política; pero lo hago con la satisfacción que proporciona la colaboración en toda causa que busca el bien del humanidad, y con el entusiasmo que despierta*

*la realización de una obra que sintetiza los esfuerzos y las aspiraciones de un pueblo que, así como no esquivó derramar su sangre en las batallas por la libertad, tampoco niega su contingente de sudor en las luchas del trabajo.*

*Y cómo no sentirse entusiasmados, señores, en ocasión tan solemne como la presente? Celebramos el centenario de ese vasto movimiento político que, a manera de inmensa ola, barrió del suelo americano el feudalismo para fundar la independencia y libertad de todo un continente!*

*Y celebramos también la inauguración de la primera empresa ferroviaria que viene con el silbato de sus locomotoras a anunciarnos que ya se acerca para el valle del Cauca la hora de su redención industrial.*

*Comúnmente se juzga del adelanto de un país por el modo como se mueve y por la cantidad de carbón que se consume. Pues bien: el Valle del Cauca, con Cali a la cabeza, ha entrado decididamente a formar entre los pueblos consumidores de carbón, para los cuales las distancias son apenas ligeros accidentes, porque al impulso del vapor, desde las playas del mar hasta las más elevadas cumbres y a despecho de los obstáculos de la naturaleza, pueden cambiar rápidamente entre sí el producto de sus industrias y sus manufacturas y establecer ése comercio de ideas que forman la base del adelanto y prosperidad y un país.*

*Concluida como está la línea principal del tranvía de Cali, queda ligada la ciudad con las hermosas riberas del río Cauca, cuyas aguas, por medio de los vapores que las surcan, son el más poderoso auxiliar con que contamos para mantener el vínculo de unión comercial e industrial con nuestras hermanas del valle.*

*Ved allí sobre las aguas al Caldas y al Sucre, cuyos nombres gloriosos nos recuerdan en este solemne día al sabio y mártir, al hijo preclaro de la ciencia, y el insigne guerrero, al hijo mimado de la gloria, cuyas sienas coronó la victoria en el memorable campo de Ayacucho.*

*Estas dos empresas la del Tranvía de Cali y la de la navegación del Cauca, serán con el tiempo algo como la prolongación de esa otra obra redentora, la del Ferrocarril del Pacífico, cuya influencia será decisiva en los destinos que el porvenir le tiene reservados a toda la región que baña nuestro majestuoso río.*

*Y por grande que sea el pesimismo a que nos han acostumbrado los desengaños, es forzoso convenir, en presencia de los resultados que hemos alcanzado, en que no está muy lejos el principio de ese gran movimiento industrial y mercantil que algún día ha de transformar este suelo en un gran centro manufacturero.*

*Los que directa o indirectamente hayan contribuido a la realización de esta patriótica aspiración, serán con justicia considerados por las futuras generaciones como los verdaderos sobre los de su bienestar, y fundadores de la riqueza pública.*

*Honorables concejales: la Junta Directiva de la Compañía del Tranvía de Cali, en nombre de la sociedad que representa tiene la satisfacción de poner en vuestro conocimiento que ha terminado su línea principal, la cual, partiendo de la Plaza del Mercado une a la ciudad con el antiguo puerto de "Juanchito", hoy denominado "Mallarino", como un tributo de homenaje a la memoria del honrado magistrado hijo de Cali.*

*En la construcción de estos cerca de siete kilómetros de carrilera, se han seguido todas las especificaciones de la concesión que en buena hora tuvo a bien el honorable consejo acordara al señor don Emilio Bizot. Y para llegar a tal resultado ha sido necesario construir varios desvíos con un total de dos kilómetros, algunos de los cuales quedarán sirviendo en los ramales que se establecerán muy en breve.*

*El señor concesionario, con paciencia y ejemplar perseverancia, ha sido tan tenaz como escrupuloso en el cumplimiento de su contrato: y al efecto, sea asoció a otros caballeros influyentes por su posición, su capital y su fe en la empresa; y esta agrupación dio vida a la*

*compañía nacional que en diez meses ha llevado a término la primera parte de la obra, y que con todo brío continuará hasta terminar los ramales necesarios para el tráfico en la ciudad.*

*Al inaugurar esta línea principal, para dar la de servicio público, la sociedad empresaria se complace en reconocer el apoyo que ha encontrado en el honorable consejo municipal y en todas las demás autoridades, así como las simpatías con que el público en general ha favorecido la empresa. Todo esto le servirá de estímulo para seguir trabajando con brío hasta dejar concluidos los distintos ramales que tiene proyectados.*

*Para concluir, señores, permitidme manifestaros que la compañía constructora le atribuye a su obra tanto influencia en el futuro desarrollo de la riqueza pública, que, llena de legítimo orgullo, se considerará suficientemente retribuida de sus esfuerzos con haber logrado dar un ejemplo de puntualidad y corrección en el cumplimiento de los deberes inherentes a esta clase de concesiones; con haber agregado un factor más en la lucha por el progreso y la prosperidad del Departamento del Valle; y con haber puesto en evidencia la confianza en los grandes destinos que a su ciudad capital le tienen reservados la paz, la industria y el comercio (Centenario en Cali. Compilación de los discursos pronunciados con motivos de la gran fecha, Cali, Imprenta Comercial, 1910, pp 72-75.)*

Aspiraciones, imaginario de ciudad, proyecciones en el tiempo, patriotismo y proyectos de desarrollo son las imágenes más frecuentes que encontramos en los discursos de la dirigencia empresarial local de comienzos de siglo XX; este discurso no fue la excepción. El impacto ocasionado por el Ferrocarril del Pacífico, luego el desplazamiento de Puerto Mallarino, por el Paso del Comercio, como principal centro de tráfico comercial urbano y, paralelamente, el desarrollo de vías y carreteras municipales por donde empezaron a desplazarse carros y camiones, fueron factores que le fueron restando importancia económica y empresarial al Tranvía Municipal. De este

modo la Compañía fue liquidada en 1926 por su último gerente o primer Director Émile Bizot, en compañía del secretario Leonardo Bonilla.

La administración de la compañía se definió a través de la figura de una Junta Directiva, constituida por tres miembros-el No 1 asumía el cargo de gerente- y un Revisor Fiscal, con su respectivo suplente. En sus dieciséis años de existencia la compañía fue gerenciala, además del suizo Émile Bizot, por dos personalidades de la época: el francés Enrique Vergez y el negociante y dirigente social Isaías Mercado Quintero.