

Colección
Los Caminos
de Hierro 7

Juan Santiago Correa R.



Movilidad en el Caribe: el ferrocarril de Cartagena y el Canal del Dique, siglos XIX y XX



Colegio de Estudios
Superiores de Administración



**Colegio de Estudios
Superiores de Administración**

El Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA– es una entidad privada, sin ánimo de lucro, fundada en 1974 en Bogotá por un grupo de empresarios y figuras nacionales liderados por los doctores Carlos Lleras Restrepo y Hernán Echavarría Olózaga, con el apoyo del Instituto Colombiano de Administración –INCOLDA– y de la Asociación Nacional de Industriales –ANDI–.

Es una institución universitaria que aglutina a los miembros de su comunidad alrededor del propósito de formar profesionales de la Administración de Empresas, que a la vez sean líderes empresariales, mediante la transmisión de experiencias, conocimientos y valores.

**Movilidad en el Caribe:
el ferrocarril de Cartagena y el
Canal del Dique, siglos XIX y XX**

Juan Santiago Correa R.

385.09861 / C824m 2020

Correa Restrepo, Juan Santiago.

Movilidad en el Caribe: el ferrocarril de Cartagena y el Canal del Dique, siglos XIX y XX / Juan Santiago Correa Restrepo.

Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración – CESA, 2020. 202 p.

Serie: Caminos de hierro; No. 7

DESCRIPTORES:

1. Ferrocarriles – Historia – Siglo XIX – XX – Cartagena, Colombia 2. Ferrocarriles – Aspectos económicos 3. Ferrocarriles – Diseño y construcción 4. Exportaciones - Precios 5. Trabajadores del transporte

© 2020 CESA– Colegio de Estudios Superiores de Administración

© 2020 Juan Santiago Correa R. [juansc@cesa.edu.co]

Orcid Id: orcid.org/0000-0003-3958-3701

Scopus Author ID: 56424018700

ISBN impreso: 978-958-8988-43-6

ISBN digital: 978-958-8988-44-3

Editorial CESA

Diagonal 34a No 5a -23 Casa Incolda

editorialcesa@cesa.edu.co

www.editorialcesa.com

www.cesa.edu.co

Grupo de Estudios en Administración

Línea de investigación en Administración

Proyecto: Ferrocarril de Bolívar: ferrocarriles y puertos en Colombia

Código interno: 13006

Bogotá, D.C., junio de 2020

Coordinación editorial: Editorial CESA

Imagen de portada: La Estación Central en la Matuna. Cartagena de Indias, 1915. Fototeca Histórica Universidad Tecnológica de Bolívar.

Guarda: Jaspe Franco, Generoso Conrado. Carril del ferrocarril Cartagena-Calamar, Cartagena de Indias, 1900. Fototeca Histórica Universidad Tecnológica de Bolívar

Corrección de estilo: José Ignacio Curcio Penen

Diseño de Portada: Jesús Chaparro

Impresión: Imageprinting Ltda.

Todos los derechos reservados. Esta obra no puede ser reproducida sin el permiso previo escrito

Impreso y hecho en Colombia

Printed and made in Colombia

A mi familia
Una historia juntos

Contenido

Agradecimientos	13
Introducción	15
1.1. El ferrocarril de Cartagena y el Canal del Dique, una revisión historiográfica	17
1.2. Economía y política: el desarrollo de los ferrocarriles colombianos	26
I. La economía en el Bolívar Grande	59
1.1. Tabaco	65
1.2. Algodón	70
1.3. Café	71
1.4. Caña de azúcar	72
1.5. Ganadería	79
II. El Canal del Dique, la conexión con el río Magdalena	85
III. El ferrocarril de Cartagena	99
IV. Consideraciones finales. Una respuesta hegemónica fallida	159
Bibliografía	163
Índice onomástico	183
Anexos	197
Anexo A. Ferrocarriles en América Latina (1870-1995) (en miles de km)	197

Anexo B.	Ingresos de las aduanas de Santa Marta, Cartagena y Sabanilla-Barranquilla (1855-1898) (en pesos)	198
----------	---	-----

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1	Los nueve Estados Federales	28
Mapa 2	Estado Soberano de Bolívar	60
Mapa 3	Producción agropecuaria en el Bolívar Grande (s. XIX)	65
Mapa 4	Canal del Dique	93
Mapa 5	Ferrocarril de Cartagena	121

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1	Composición de las exportaciones colombianas (1834-1910)	30
Gráfica 2	Kilómetros de red construidos y en uso (1871-2000)	43
Gráfica 3	Comparación histórica de algunos ferrocarriles latinoamericanos (en miles de kilómetros) (1870-1995)	50
Gráfica 4	Población en las ciudades del Caribe (1834-1905)	61
Gráfica 5	Producción de azúcar en el Central Colombia (ton) (1909-1948)	78
Gráfica 6	Ingresos de las aduanas de Sabanilla, Cartagena y Santa Marta (1855-1898)	127

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	Kilómetros de ferrocarril <i>per cápita</i> en América Latina (1893-95 y 1919-22)	44
Tabla 2	Tasa de crecimiento del PIB y de las exportaciones <i>per cápita</i> (1920-1950)	45
Tabla 3	Comparación internacional de ferrocarriles (1934)	48

Tabla 4	Comparación internacional de ferrocarriles (1960)	49
Tabla 5	Actividades económicas en Bolívar (1870)	63
Tabla 6	Provincias y distritos cultivadores de tabaco	66
Tabla 7	Producción estimada (ks) de tabaco en Colombia (1855-1875)	67
Tabla 8	Exportaciones de tabaco colombiano a Bremen (en zurrone)	68
Tabla 9	Principales distritos tabacaleros del Estado de Bolívar (1874)	69
Tabla 10	Exportaciones totales a través de puertos marítimos (1894-1898)	72
Tabla 11	Exportaciones ganaderas (1879-1906)	80
Tabla 12	Principales empresarios exportadores de ganadería en la región Caribe	81
Tabla 13	Toneladas métricas transportadas por el Canal del Dique (1948-1951)	96
Tabla 14	Valores de los pasajes (julio de 1893)	115
Tabla 15	Estaciones del ferrocarril de Cartagena	119
Tabla 16	Valor del pasaje (1895)	122
Tabla 17	Valor de los fletes (1895)	124
Tabla 18	Tráfico del ferrocarril de Cartagena (1914-1918)	139
Tabla 19	Exportaciones de café (1916-1926) (en miles de kg)	140
Tabla 20	Tarifas del ferrocarril de Cartagena (1927)	145
Tabla 21	Tráfico del ferrocarril de Cartagena (1921-1930)	146
Tabla 22	Estaciones en servicio (1941)	156

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1	Caña en vagones del ferrocarril en el Ingenio Central Colombia, hacienda San Agustín de Sincerín (Bolívar)	75
Imagen 2	Ferrocarril tipo “Decauville” para cargar la caña a la fábrica del Ingenio Central Colombia.	77
Imagen 3	El primer clavo para iniciar la construcción del ferrocarril	112
Imagen 4	Estación del ferrocarril en Turbaco	113
Imagen 5	Estación Central	114
Imagen 6	Estación Pie de la Popa	116
Imagen 7	Locomotora No. 7	117
Imagen 8	Estación Calamar	118
Imagen 9	Talleres del ferrocarril	125
Imagen 10	Locomotora No. 11 descarrilada en el muelle de Calamar	131
Imagen 11	Tren hacia la Estación Central	132
Imagen 12	Trabajadores descargando en el muelle de La Machina	135
Imagen 13	Muelle de la Bodeguita	141
Imagen 14	Edificio de la Andian National Corporation y el ferrocarril	143
Imagen 15	Carril del tren hacia La Machina	144
Imagen 16	Trabajadores del ferrocarril	147

Agradecimientos

Siempre que pienso en los trenes y en los tranvías colombianos recuerdo a mi abuelo, Hernán Restrepo, quien con sus vibrantes relatos y lúcida memoria me introdujo en el mundo de los rieles, siempre a través de cálidas anécdotas de su época como conductor en los tranvías de Medellín, de Pereira y de San José (Costa Rica), y luego como administrador en el ferrocarril de Antioquia, así como las historias de su padre Julio Restrepo cuando era el médico del ferrocarril de Antioquia.

Debo agradecer de manera especial a Felipe Reyes, quien, como asistente de investigación en el MBA del CESA, fue un apoyo muy importante en la elaboración de la base de información historiográfica para la construcción de este texto. Así mismo, a Miguel Aya, historiador de la Universidad Nacional por un trabajo muy valioso de búsqueda de fuentes primarias y de prensa, las cuales me permitieron develar y entender períodos de la historia de esta línea férrea.

A Carolina, Alejandro y Gabriel. Gracias por todo.

En todo caso, la responsabilidad por los aciertos y errores de este trabajo es solo mía.

Introducción

Desde el período colonial el desarrollo colombiano favoreció el fortalecimiento de centros económicos y poblacionales en el interior del país en lo que, en términos generales, se conoce como región Andina. Esto se vio reflejado en la fundación de sólo dos ciudades coloniales importantes en la costa Caribe, Santa Marta y Cartagena, mientras en el interior hubo un proceso mucho más dinámico de crecimiento urbano y rural, lo cual tuvo un significativo impacto sobre la red de caminos coloniales y republicanos tempranos.

Hasta la segunda mitad del siglo XIX el transporte estuvo marcado por el predominio de mulas o mediante cargueros humanos sobre vías que usualmente se superponían a los antiguos caminos indígenas. Debido a sus características técnicas y a los factores geográficos, estos caminos coloniales no permitieron el uso de vehículos de tracción animal, lo que limitó seriamente la capacidad de carga y el tipo de bienes que podían ser transportados. Así mismo, la relación peso/valor/distancia privilegió el transporte de productos de mayor valor y, por supuesto, de bienes durables o no perecederos.

Lo anterior propició que la vida de las personas estuviera sujeta a ritmos asimétricos. Mientras la mayor parte de la

gente se desenvolvía en un entorno reducido, sin traspasar las fronteras de los lugares más próximos, los individuos relacionados con el gobierno, el comercio internacional o los negocios interregionales emprendían viajes que los alejaban de sus hogares por meses y años. La introducción de los ferrocarriles en la segunda mitad del siglo XIX cambió este panorama de manera fundamental, aunque de forma bastante lenta para la mayoría de la población.

Por otra parte, en el siglo XIX el proyecto de crecimiento económico se basaba en las exportaciones, lo que requería dinamizar la infraestructura con el fin de que creciera el flujo de mercancías hacia los mercados internacionales. Durante la segunda mitad del siglo el país emprendió la construcción de catorce líneas férreas con las que se buscaba conectar los centros de producción locales con el mercado internacional, en medio de un consenso general que identificaba el comercio mundial con el crecimiento económico. Las dificultades fiscales, el tamaño del mercado interno, las limitaciones de capital, la articulación del país al comercio global, y su posición frente a los acreedores internacionales, entre otros elementos, moldearon los resultados del sistema férreo y definieron sus límites estructurales.

En su mayoría las líneas construidas entre 1850 y 1910 unían los centros de producción agroexportadora con el mercado mundial: los ferrocarriles de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y del Pacífico (Buenaventura) se construyeron con el fin de regularizar el flujo de mercancías a través de esos puertos; el ferrocarril del Pacífico tuvo el propósito temprano de conectar con el de Antioquia y eventualmente con los del Caribe¹; los ferrocarriles de la Sabana (nordeste y suroeste) conectaban Bogotá con los distintos puntos del altiplano, y eventualmente constituían la salida hacia el río Magdalena; los de Girardot, Espinal, Puerto

1 El ferrocarril de Antioquia incluyó la conexión con el de Amagá, con lo que también se consiguió la conexión con el río Cauca, y eventualmente con el ferrocarril del Pacífico; al respecto cfr. J. S. Correa (2012a; 2012b).

Wilches, La Dorada y Antioquia daban salida a los centros de producción por la vía del río Magdalena; el ferrocarril de Cúcuta movilizaba la carga de Santander hacia la frontera con Venezuela, y el ferrocarril de Panamá era una vía de paso estratégica entre el mar Caribe y el océano Pacífico.

La construcción de estas líneas exigió el concurso tanto de las élites locales y regionales como del Estado y los inversores extranjeros. En general fue un proyecto nacional de lento desarrollo, debido principalmente a los obstáculos que hubo de enfrentar; además, muchas de las líneas no cumplieron con las expectativas, generaron importantes sobre costos, crearon incentivos para que grupos reducidos capturaran las rentas, quedaron obsoletas al momento de su inauguración o, en el peor de los casos, no se terminaron.

Sin embargo, cuando se analizan individualmente las similitudes entre ellas desaparecen. Aunque la idea general era vincular la producción local con el mercado internacional, las características locales, el negocio de las tierras baldías adjudicadas, la contratación de la deuda, la negociación con el Estado, la participación de inversionistas locales y extranjeros, entre otros elementos, configuraron experiencias diversas con distintos grados de éxito y fracaso.

1.1. EL FERROCARRIL DE CARTAGENA Y EL CANAL DEL DIQUE, UNA REVISIÓN HISTORIOGRÁFICA

La mayoría de estudios relacionados con los ferrocarriles nacionales se ha concentrado en los aspectos técnicos (capacidad de carga, tipo de trocha, valor de los proyectos y niveles de endeudamiento), dejando de lado los procesos jurídicos e institucionales que le dieron sentido a la iniciativa, el impacto que tuvieron sobre la apropiación territorial y los procesos de poblamiento, los interrogantes centrales respecto de la soberanía y la incidencia de la política pública en el Estado y la Nación en la convulsa Colombia decimonónica. El ferrocarril de Cartagena formó parte de un esfuerzo conjunto por recuperar el dinamismo de la ciudad

y competir con subregiones de Bolívar que pujaban por un lugar protagónico en la vida económica, política y social del Caribe colombiano. En esta pugna, si bien el ferrocarril cumplió parcialmente ese propósito, no logró consolidarse como un proyecto hegemónico en términos de dominio territorial, y se vio desplazado en importancia por Barranquilla y su ferrocarril.

Historiográficamente el ferrocarril de Cartagena ha sido trabajado de manera dispersa y aún no se evidencia un análisis sistemático del impacto de la línea en el desarrollo regional, ni de la manera que enfrentó los retos planteados por nuevos sectores de la élite en el Bolívar Grande. No obstante, en términos generales es importante destacar el trabajo enciclopédico realizado por Alfredo Ortega entre 1917 y 1932 para documentar la historia de los ferrocarriles nacionales, a partir del cual es posible establecer una visión general de su estado para finales del siglo xix y comienzos del xx.

Así mismo, el estudio sobre el desarrollo de los tres puertos más importantes del Caribe colombiano (Barranquilla, Cartagena y Santa Marta) realizado por Theodore Nichols², presenta descripciones interesantes del desarrollo de esta ruta, aunque no analiza su impacto en términos de comercio exterior, y de desarrollo urbano y económico de Barranquilla. Otros textos, como los de Gabriel Poveda³, Gustavo Pérez⁴ y Thomas Fischer⁵ presentan resultados similares a los de Ortega y Nichols, aunque es importante resaltar la propuesta de Fischer en torno al éxito relativo que alcanza-

2 Nichols, T. *Tres puertos de Colombia: estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Banco Popular, 1973.

3 Poveda, G. El primer ferrocarril en Colombia. *Dyna*, 2002, 61-73; Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit.

4 Pérez, G. *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. Colombia: Ediciones Cisnecolor, 2008.

5 Fischer, T. El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera. *Monografías de Administración (Serie Historia del Desarrollo Empresarial)* (60). Bogotá: Universidad de los Andes, marzo de 2002.

ron las rutas cortas colombianas (menores de 150 kilómetros) frente a las de mayor longitud.

Por su parte, Meisel⁶ analiza los cuatro ferrocarriles que se construyeron en el Caribe colombiano en el siglo XIX (Panamá, Barranquilla, Cartagena y Santa Marta) y se concentra principalmente en el comportamiento económico de la operación de las líneas. A su vez, Pérez⁷ establece que el mayor incentivo para la implantación del ferrocarril fue la necesidad de crear una infraestructura de transporte que soportara el auge del cultivo de café con el propósito de reducir los costos de los fletes, y argumenta que la mayor barrera para exportar el grano hacia Europa y Estados Unidos fueron los altos costos de transporte. En consecuencia, los productos que eran destinados para la exportación se transportaban por trochas hasta las líneas de tren que conectaban con puertos fluviales o marítimos para enlazar con el comercio internacional.

Safford⁸, y Restrepo y Rodríguez⁹ analizan las condiciones de Cartagena respecto de los demás puertos del Caribe durante el siglo XIX, y encuentran que aunque contaba con una bahía profunda para el atraque de buques de gran calado, su conexión con el interior era difícil, pues debía hacerse a través del Canal del Dique, el cual presentaba constantes problemas de navegabilidad y de interconexión con el río Magdalena, lo que hacía costosa su operación. Estos problemas eran similares a los que enfrentaba Santa Marta, pues la conexión se lograba a través de ciénagas hasta el río Mag-

6 Meisel Roca, A. Caminos hacia el mar; los ferrocarriles del caribe colombiano 1871-1950. *VII Congreso de historia ferroviaria*, Valencia, 2017, pp. 1-17.

7 Pérez, E. Los ferrocarriles y el desarrollo regional y urbano en Colombia. *Bitácora Urbano Territorial*, 1998.

8 Safford, F. El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX. En A. M. Roca y M. T. Ramírez (Edits.), *Economía Colombiana del Siglo XIX*. Bogotá: Banco de la República, 2010.

9 Restrepo Restrepo, J. y Rodríguez Becerra, M. La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX. *Economía & Región*, 7 (1), 2013, pp. 166-174.

dalena, lo que brindó unas condiciones especiales a Barranquilla para competir con los otros puertos¹⁰. En ese sentido, Ripoll¹¹ indica que aún en las épocas en que era posible la conexión con el río Magdalena a través del Canal de Dique, Cartagena ya había perdido su liderazgo en la región.

Meisel¹² señala que Cartagena tuvo una muy marcada pérdida de dinamismo durante gran parte del siglo XIX, acompañada de una contracción demográfica significativa, para luego ver una reactivación de estos indicadores hacia 1894, durante la Regeneración, gracias, entre otros factores, a la inversión realizada en la construcción del ferrocarril de Cartagena.

No obstante, el texto de Restrepo y Rodríguez¹³ muestra cómo, a pesar de dichas dificultades, y de la pérdida de dinamismo económico, los comerciantes cartageneros lograron desarrollar alternativas a los problemas de conectividad con el interior y diversificaron sus inversiones en actividades económicas, lo que permitió un flujo de inmigrantes extranjeros (además de los empresarios locales) que invirtieron en el desarrollo bancario, en la industria y en proyectos agrícolas, con una especial concentración en Barranquilla hacia la década de 1870 y 1880.

Blanco¹⁴ se concentra en el proceso de construcción y operación del ferrocarril, el cual comenzó a operar tras dos décadas de dificultades y después de iniciada la operación del ferrocarril de Barranquilla, el cual había contribuido al

10 Para una visión más amplia sobre el ferrocarril de Bolívar, cfr. Correa, J. S. *Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)*, 2.º ed. Bogotá: Editorial CESA, 2018.

11 Ripoll, M. T. El Central Colombia. Inicios de la Industrialización en el Caribe Colombiano. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 34 (45), 1997, 59-87.

12 Meisel Roca, A. Esclavitud, mestizaje y haciendas en la provincia de Cartagena: 1533-1851. *Desarrollo y Sociedad*, 4, 1980.

13 Restrepo Restrepo, J. y Rodríguez Becerra, M. La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena..., cit.

14 Blanco, W. Cartagena tuvo tren: el ferrocarril Cartagena Calamar, contexto histórico de su surgimiento. *Huellas* (41), 1994, 28-32.

fortalecimiento de una importante dinámica económica en este puerto del Caribe, lo que lo ubicaba desde la década de 1870 como el principal de la región.

Como señala Mogollón¹⁵, Cartagena respondió intentando mejorar la conexión con el río Magdalena a través de las adecuaciones realizadas al Canal del Dique y la construcción del ferrocarril Cartagena-Calamar; sin embargo, la falta de actualización de los equipos durante su operación, y la competencia con otros medios de transporte, hizo que su efecto fuera cada vez menor y nunca el esperado cuando se diseñó el proyecto.

Con mayor detalle Meisel¹⁶ describe la operación del ferrocarril Calamar-Cartagena como eje del desarrollo industrial de varias compañías, entre ellas la multinacional canadiense Andian, cuyo oleoducto hizo que se reactivaran las actividades de exportación desde el muelle, a la vez que analiza los efectos demográficos de dicha reactivación. Uno de los puntos más interesantes de su trabajo es la comparación entre la eficiencia de la operación del ferrocarril como empresa privada y como empresa pública, siendo la segunda opción un escenario de menores rendimientos.

Vasco¹⁷ considera que el fracaso de los ferrocarriles se debió a errores en el diseño de los contratos de concesión, fuertes confrontaciones militares tanto internas como externas, falta de recursos, y un trazado de líneas con diseños diferentes y a menudo incompatibles para su interconexión en una red nacional.

15 Mogollón, J. V. El Dique en el siglo XIX: del canal de Totten al Ferrocarril Cartagena-Calamar. *Economía & Región*, 6 (1), 2012, pp. 171-196.

16 Meisel Roca, A. Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional. *Cuadernos de historia económica y empresarial de Cartagena*, 1999.

17 Vasco Correa, C. *Ferrocarriles colombianos, artífices de desarrollo económico, futuro de la investigación nacional*. Disponible en Observatorio de la Economía Latinoamericana, 2008. <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/co/>, consultada el 28 de septiembre de 2018.

El texto de Ortiz¹⁸ ofrece una refrescante reconstrucción del ferrocarril a partir de la memoria oral que aún subsiste, y explora las dificultades estructurales de su construcción, entre ellas, la ausencia de una industria siderúrgica y la falta de ingenieros capacitados, lo que conllevó la dependencia de empresarios extranjeros con, a su juicio, exenciones y privilegios inusitados. Así mismo, se concentra en la convivencia de dos sistemas de transporte, las mulas y el ferrocarril, y señala que los gremios de arrieros y cargadores no estaban de acuerdo con el nuevo medio de transporte, generándose tensiones que repercutían en los precios de carga y pasajeros. Uno de los temas más interesantes que desarrolla en su texto tiene que ver con el uso del tren como un medio de esparcimiento y socialización para los habitantes de la zona.

Siguiendo con el uso de fuentes orales, Ortiz¹⁹ analiza las razones de la construcción del ferrocarril y cuestiona la importancia atribuida al café en el desarrollo de la infraestructura ferroviaria debido a que Cartagena no se constituyó en su principal puerto de embarque. El autor sostiene que, más que a los productos de exportación, la recuperación se debió al efecto de la presidencia de Núñez.

En la historiografía sobre movimientos sociales y su relación con el ferrocarril, específicamente el de Cartagena, se destaca el trabajo de Gómez²⁰, quien analiza el proceso de formación de las diversas organizaciones de trabajadores a medida que avanzaba la transformación de la organización productiva y la infraestructura. El autor indica que, debido al incipiente desarrollo industrial, en Cartagena la frontera entre obreros y artesanos era difusa y que, como conse-

18 Ortiz Cassiani, J. *Los rumores de la estación: memoria oral del ferrocarril Calamar - Cartagena*. Ministerio de Cultura, 2005.

19 Ortiz Cassiani, J. *Un diablo al que llaman tren: el ferrocarril Cartagena - Calamar*. Fondo de Cultura Económica, 2017.

20 Gómez, M. R. *Características de la organización sindical en Cartagena 1910-1945 (tesis de grado para optar al título de historiador)*. Cartagena, 2010.

cuencia, las organizaciones sindicales siguieron un patrón similar, entre otras razones, por la debilidad de la industria, la intervención del Estado, la corta vida de las empresas, o la apatía e indiferencia de los trabajadores.

Santana²¹ señala que en Colombia la historiografía de las luchas sindicales de los trabajadores portuarios comenzó a recibir una mayor atención a partir del comienzo del siglo *xxi*, aunque argumenta que su desarrollo aún es precario; además, estudia a profundidad las organizaciones de trabajadores en Cartagena durante los inicios de la década de 1930, en particular el desarrollo del movimiento sindical, principalmente el del Sindicato Ferroviario de Cartagena, las huelgas que se produjeron debido a las condiciones laborales de los agremiados, y las continuas violaciones a los acuerdos que desembocaron en algunos casos en la represión de los trabajadores y, en otros en conciliaciones y avances en las condiciones laborales.

Para Urrutia²² el sindicalismo surgió en Colombia entre 1919 y 1920, aunque señala que el desempleo y la falta de demanda de trabajo en los ferrocarriles se convirtieron en barreras para que los trabajadores pudieran llegar a acuerdos efectivos con las compañías ferroviarias.

Del análisis hecho por Preston²³ se desprende que los éxitos de las huelgas del sector ferroviario en la última década del siglo *xix* y las dos primeras del *xx* en la región Caribe se debieron a dos factores primordiales: la coyuntura político-económica de la región y el accionar colectivo de

21 Santana, R. J. Protestas sociales, cultura política y debates de los trabajadores del transporte en Cartagena (Colombia), durante la República Liberal (1930-1945). *Historia Caribe*, 11 (28), enero-junio de 2016, pp. 109-148.

22 Urrutia, M. El período de las huelgas espontáneas 1924-1929. En *Historia del sindicalismo en Colombia, 1850-2013*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2016.

23 Preston Martelo, D. Conflictos laborales en el Caribe colombiano: huelgas portuarias 1893-1910. *Trabajo de grado para optar al título de historiador*. Cartagena: Universidad de Cartagena, 2013.

los miembros de los sindicatos que los llevó a entender que una paralización de los trenes y los puertos podría causar graves pérdidas para el comercio.

Por su parte, Solano²⁴ identifica el proceso de transformaciones de los mecanismos contractuales y el marco normativo en el período comprendido entre 1850 y 1930 como consecuencia del fortalecimiento de las formas de trabajo asalariado, y muestra cómo la sobreoferta de mano de obra de las ciudades no fue absorbida por la economía ganadera de la región Caribe, lo que debilitó la capacidad de negociación de los movimientos sociales.

Desde una aproximación diferente, Guardo²⁵ señala que el desarrollo industrial de la región y su recuperación se lograron en parte por los efectos positivos del Ingenio Central Colombia, en Sincerín, la maquinaria para su instalación, y el ferrocarril privado para el transporte de la caña. En el mismo sentido, Ripoll²⁶ analiza el crecimiento económico de Cartagena, el cual explica gracias a los ingresos aduaneros producto de la navegación y el desarrollo industrial que incluía pequeñas y medianas fábricas; a lo cual se sumó más adelante la construcción de la Cartagena Oil Refining Company. Por su parte, Mogollón²⁷ analiza el efecto de las inversiones de la Andian en la exportación de petróleo a través del puerto de Cartagena.

Por último, en su texto Poveda²⁸ analiza el aporte significativo de ese tipo de obras, en particular la construcción de ferrocarriles y el dragado de los canales y muelles, en el desarrollo de las ingenierías civil y mecánica en el país.

24 Solano, S. P. Mano de obra, ocupaciones y mecanismos de control social en el Caribe colombiano 1850-1900. *Revista Amauta*, 2010, pp. 1-28.

25 Guardo, S. A. Ingenio Central Colombia, Sincerín (Bolívar): su historial social 1908-1920. Universidad de Cartagena, Programa de Historia, 2014.

26 Ripoll, M. T. El Central Colombia. Inicios de la Industrialización en el Caribe Colombiano, cit.

27 Mogollón, J. V. El Dique en el siglo XIX..., cit.

28 Poveda, G. El primer ferrocarril en Colombia, cit.

Respecto al Canal del Dique la historiografía existente es muy limitada. Salvo el trabajo realizado por Aguilera²⁹, el cual hace un juicio análisis del impacto del Canal del Dique en la subregión que se crea a partir de su canalización y operación, en especial, la relación de este y el tipo de economía que se desarrolla en la zona y su relación con la dinámica hídrica, no existe un trabajo sistemático de análisis de esta ruta artificial que buscó superar las dificultades de acceso del puerto de Cartagena con el río Magdalena. Un trabajo ameno, de características académicas menos formales es el de Lucena³⁰, en el cual se describe de manera heroica la apertura del Canal en la colonia, y su operación y desarrollo en el siglo XIX y parte del XX.

Es habitual encontrar análisis del Canal en términos del Ferrocarril de Cartagena, en la medida en que este último se construyó siguiendo la misma ruta, de tal manera que se configura en un elemento precursor de la conexión férrea. En este sentido se desarrolla el trabajo de Mogollón³¹ con información importante sobre la historia del Canal y las compañías de transporte que operaron; Poveda³² identifica los empresarios y la operación de las empresas de vapores que navegaron el Canal y su articulación con las del río Magdalena; y Nichols³³ lo analiza desde su función articuladora con el comercio internacional y el río Magdalena. En los tres trabajos priman los estudios en los cuales el canal y su dinámica se explican como un elemento introductorio para entender las del ferrocarril.

29 Aguilera, M. El Canal del Dique y su subregión: una economía basada en la riqueza hídrica. *Documentos de trabajo sobre economía regional* (72). Cartagena: Banco de la República-Centro de Estudios Económicos Regionales, mayo de 2006.

30 Lucena, M. "Una obra digna de los romanos": el Canal del Dique, desde su apertura hasta la Independencia. *Credencial Historia*, 287, 2013, pp. 90-97.

31 Mogollón, J. V. El Dique en el siglo XIX:..., cit.

32 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*. Medellín: Fondo Editorial Universidad Eafit, 2010.

33 Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit.

Como se evidencia, el estudio de la conectividad de Cartagena con el río Magdalena a través del ferrocarril o del canal ha sido fragmentado, y no existen trabajos integrales que den cuenta de la problemática y de cómo se dio el desarrollo de un proyecto hegemónico que falló en la conservación del liderazgo regional de Cartagena en el Caribe.

1.2. ECONOMÍA Y POLÍTICA: EL DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES COLOMBIANOS

En términos generales se puede afirmar que durante la segunda mitad del siglo XIX y parte del XX las economías latinoamericanas se basaron en las actividades extractivas, en la elaboración de materias primas y en la producción agraria. Desde 1870 hasta 1930 estas economías se comprometieron con un esquema de desarrollo hacia afuera en el cual las exportaciones jugaron un papel central como dinamizadoras.

Para el caso colombiano este esquema permitió vitalizar las economías regionales, las cuales aprovecharon, a pesar de su débil articulación con el comercio mundial, las coyunturas de exportación que ofrecía el mercado internacional ubicándose en lo que algunos autores dependentistas han dado en clasificar como una región de “periferia secundaria”; sin embargo, hay que tener en cuenta que en un esquema de estas características el volumen de las exportaciones resultó volátil, e incluso, en algunos períodos (1866-1867, 1870-1871 y 1905-1910) ni siquiera superó la tasa de crecimiento anual de la población, situada para esa época en el 1,5%³⁴.

Se puede afirmar que el librecambismo se instauró en Colombia durante el gobierno del general Mosquera con la Ley del 14 de julio de 1847, la cual estableció la libertad

34 Palacios, M. *El café en Colombia (1850-1970): una historia económica, social y política*, 2.^a ed., Bogotá: El Colegio de México-El Áncora, 1983, p. 40.

comercial, modificando las tarifas aduaneras vigentes hasta ese momento (los aranceles *ad-valorem*, el sistema de aforo por arancel y los derechos específicos a las importaciones). En particular, en el artículo 39 se dispuso que todo producto de importación debía pagar el mismo derecho bajo las mismas condiciones, se disminuyeron las tarifas arancelarias en más del 25%, se eliminó el derecho de tránsito de las mercancías extranjeras por el Istmo de Panamá y se determinó una reducción en el derecho de tonelaje³⁵.

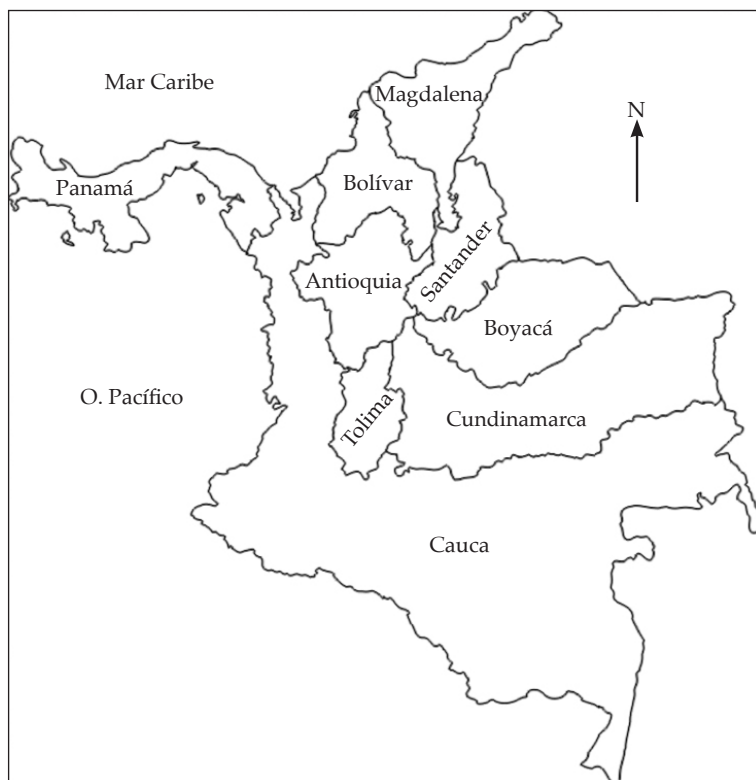
La importancia económica de la agroexportación prevaleció sobre los intereses internos de los diferentes grupos políticos; en particular, la bonanza tabacalera garantizó el más importante flujo de divisas desde la Independencia y permitió la consolidación de una poderosa élite vinculada al comercio exterior. De igual manera, en ausencia de flujos de capital importantes hacia Colombia, las importaciones estuvieron fuertemente correlacionadas con las exportaciones, lo que incrementó significativamente los ingresos fiscales aduaneros y, con ello, el gasto fiscal.

Las reformas produjeron no sólo la oposición de los conservadores, sino también de sectores del liberalismo. El partido Liberal recuperó el control del poder en la Guerra Civil de 1860-1862, cuando pudo consolidar su proyecto político mediante la Constitución de 1863. Esta Constitución, redactada en Rionegro, ratificó las medidas anticlericales de Mosquera, reorganizó el país en una estructura federal descentralizada en extremo, y amplió los derechos individuales hasta incluir, entre otros, la irrestricta libertad de expresión, y la libre posesión y comercio de armas. Se inició así el período conocido como el Radicalismo³⁶.

35 Mejía Arango, L. *Los Radicales: historia política del radicalismo del siglo XIX*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2007, p. 15.

36 Bergquist, C. *Café y conflicto en Colombia (1886-1910): la guerra de los Mil Días, sus antecedentes y consecuencias*. Bogotá: El Áncora-Banco de la República, 1999, p. 43.

MAPA 1
LOS NUEVE ESTADOS FEDERALES



Fuente: tomado de Jaramillo, R. L. y Meisel, A. Más allá de la retórica de la reacción, análisis económico de la desamortización. En A. Meisel y M. T. Ramírez, *Economía Colombiana del siglo XIX*. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2010, p. 296; modificado por el autor.

Este proceso de cambio político comenzó a mediados de siglo con la organización federal de Panamá (1855), Antioquia (1856) y Santander (mayo de 1857), y continuó, mediante la Ley del 15 de junio de 1857, con los Estados de Bolívar, Cauca, Cundinamarca, Boyacá y Magdalena; este modelo se consagró con la sanción de la Constitución de 1858, mediante la cual se creó la Confederación Granadina. Finalmente, con la Constitución de Rionegro de 1863 se

crearon los Estados Unidos de Colombia y cada Estado se convirtió en soberano³⁷.

En medio de estos cambios políticos el cultivo del tabaco alcanzó su auge exportador a finales de la década de 1860, teniendo su mayor pico entre 1866 y 1867. Los ingresos por exportaciones de tabaco pasaron de \$100.000 a \$200.000 anuales en la década del cuarenta, alcanzaron los \$5.000.000 anuales en el periodo 1850-1875, y cayeron a \$564.097 después de 1877. De manera similar, las exportaciones de añil llegaron a los \$528.575 en 1870 y se redujeron a \$36.080 en 1877, y el caucho pasó de 1.084.943 kilos exportados en 1871 a 304 512 kilos en 1875^[38].

En general, las principales bonanzas exportadoras fueron las del tabaco, aproximadamente entre 1850 y 1880; la de la quina, entre 1870 y 1874; la del añil, entre 1870 y 1873, y finalmente la cafetera, en las últimas dos décadas del siglo. Otros productos como el algodón, los sombreros de jipijapa o los palos de tintes tuvieron algunos momentos de auge. Al tiempo, el oro mantuvo una producción creciente, en especial en la zona antioqueña, aunque su participación disminuyó en virtud del crecimiento de otras exportaciones.

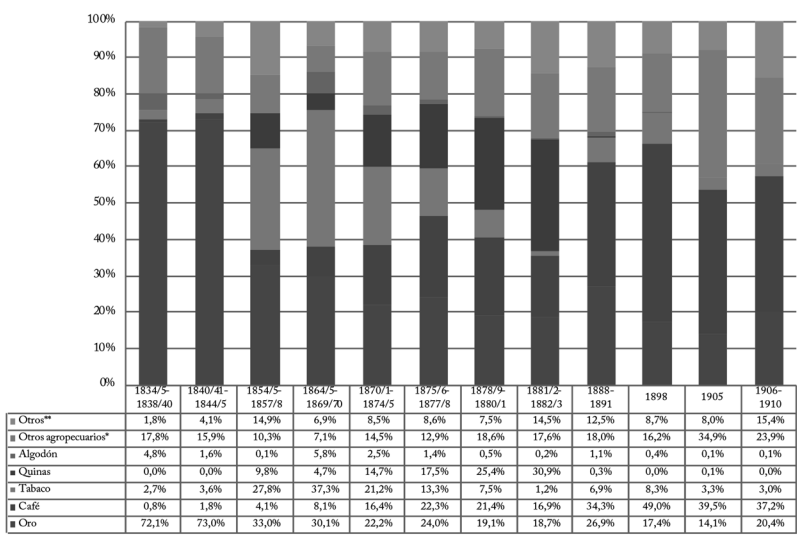
A pesar de sus ventajas, el modelo agroexportador recibió un duro golpe en 1873, cuando enfrentó las consecuencias de una de las crisis más profundas del capitalismo mundial; en efecto, durante esos años Inglaterra se vio afectada por la aparición de nuevos competidores como Estados Unidos, Francia y Alemania. El primero vivió un proceso de expansión económica que desembocó en una febril acti-

37 El Estado de Bolívar quedó constituido con las provincias de Cartagena, Sabanilla y una parte de la de Mompox (el resto de esta provincia quedó incluida en el Estado de Magdalena); cfr. Henao, J. M. y Arrubla, G. *Complemento a la Historia Extensa de Colombia: Historia de Colombia* (Vol. 2). Bogotá: Plaza y Janés-Academia Colombiana de Historia, 1984, pp. 223-224.

38 Bergquist, C. *Café y conflicto en Colombia (1886-1910)*:..., cit., p. 37; España, G. *La guerra civil de 1885: Núñez y la derrota del Radicalismo*. Bogotá: El Áncora, 1985, p. 25.

vidad ferroviaria acompañada de una fuerte especulación financiera, la cual trajo como consecuencia la caída de la bolsa de Nueva York en 1873 y arrastró a todo el mundo financiero³⁹. Por supuesto, esto tuvo efectos muy serios para las exportaciones colombianas, que debieron enfrentar una disminución de los precios y de la demanda de sus productos en esos mercados.

GRÁFICA 1
COMPOSICIÓN DE LAS EXPORTACIONES COLOMBIANAS (1834-1910)



* Incluye pieles, animales vivos, maderas, añil, caucho, tagua, cacao, bananos, palo brasil, palo mora, dividivi, azúcar.

** Incluye plata, platino y sombreros.

Fuente: elaborado a partir de Palacios, M. *El café en Colombia (1850-1970): una historia económica, social y política...*, cit., p. 43.

La situación política tampoco era satisfactoria. Las elecciones de 1876 enfrentaron a un líder indiscutible del liberalismo radical, Aquileo Parra, con el ahora independiente Rafael Núñez. Algunos de los seguidores de Núñez en la Costa Atlántica efectuaron levantamientos armados con el fin de evitar cualquier injerencia del gobierno en los comicios.

39 España, G. *La guerra civil de 1885:...*, cit., p. 24.

Como respuesta, el gobierno tomó medidas para garantizar el proceso; no obstante, ninguno de los dos candidatos obtuvo la mayoría necesaria de votos de los Estados (cinco), por lo que el Congreso debió tomar la decisión eligiendo a Parra como presidente por 48 votos, contra 18 de Núñez.

Entre 1876 y 1877 el país debió enfrentar un nuevo conflicto interno. Las reformas en la educación implementadas desde el 1.º de noviembre de 1870, cuando el gobierno de Eustorgio Salgar promulgó la ley de enseñanza laica, y la llegada en los años siguientes de la misión alemana que tuvo como objetivo la formación de los profesores de las escuelas normales y la creación de nuevas escuelas públicas, generaron profundas tensiones entre el gobierno radical, los sectores más tradicionales del liberalismo, el partido conservador y la Iglesia. Aunque las dificultades económicas limitaron severamente las posibilidades de implementar la reforma pedagógica, y las tensiones partidistas sobrepasaron el tema, el conflicto estalló finalmente en julio de 1876 en el Estado del Cauca y se extendió en los meses siguientes a Antioquia, Tolima, Santander y Cundinamarca, en lo que se conoció como la Guerra de las Escuelas.

Para 1878 el panorama económico era complejo. El 31 de marzo de ese año Camacho Roldán describió, en un discurso frente a la Sociedad de Agricultores Colombianos, una situación bastante difícil, pues la bonanza exportadora vivida por el país había acabado. Tras dos momentos importantes de auge exportador (1833-1836 y 1863-1873)⁴⁰ el algodón prácticamente había desaparecido frente a la competencia internacional; las perlas y la concha de perla, que se habían destacado en Panamá y La Guajira ahora estaban agotadas; el país tenía niveles de producción de azúcar tan bajos que incluso lo llevaron a pensar en la necesidad de importarlo de Europa; el caucho colombiano también había desapareci-

40 La última bonanza se debió al incremento del precio mundial del algodón producto del bloqueo de los puertos del sur durante la Guerra de Secesión en los Estados Unidos (Camacho Roldán, S. [1871-1872]. *Escritos sobre economía y política*, J. A. Bejarano (Ed.) Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1976, p. 126)

do de los mercados de Londres y Nueva York; el añil era ya un asunto del pasado; la quina estaba en franca decadencia debido a los cultivos en las Indias inglesa y holandesa, y el tabaco estaba sumido en una crisis muy fuerte⁴¹.

A ello se sumó la crisis interna derivada de la situación anterior, pues importantes regiones del país habían sustentado su dinámica económica y social en las exportaciones. Así, la crisis de esos productos golpeó en distintos momentos a casi todos los Estados de la Unión, con un alza generalizada de los precios durante la década de 1870; Camacho Roldán registró un aumento del 300% en el precio promedio de los arrendamientos durante ese período, y del 50% en los productos de vestido y calzado importados. Sólo entre mayo y junio de 1881 el precio del ganado “gordo” subió un 30%, pero luego decreció⁴².

Aunque para mediados de la década de 1870 la inestabilidad política y la crisis financiera minaron las bases políticas y económicas del liberalismo radical, su programa filosófico y económico se mantuvo hasta las elecciones de 1878, con el triunfo del general Julián Trujillo. Núñez llegó a la presidencia en 1880 con una propuesta política basada en varios aspectos sustanciales: la libertad individual debía quedar limitada por los derechos de la sociedad en general; el sistema educativo debía estar basado en el cristianismo; la República habría de organizarse bajo un canon de autoridad y la Constitución debería dotar al gobierno del poder necesario para inspirar respeto por medio de la autoridad y garantizar la estabilidad política⁴³. Este régimen estaba integrado por conservadores, opositores fieros de las reformas radicales, y por un grupo de liberales, liderados por Núñez, quien hizo parte del sector independiente del partido Liberal. Esta coalición formó el partido Nacionalista.

Durante el Radicalismo los empresarios de Cartagena, dedicados principalmente a la ganadería y el comercio, al-

41 Camacho Roldán, S. (1871-1872). *Escritos sobre economía y política*, cit., pp. 116-117.

42 *Ibíd.*, cit., pp. 134-135.

43 Bergquist, C. *Café y conflicto en Colombia (1886-1910)*:..., cit., p. 43.

canzaron una importante acumulación de capital, proceso que se vio reforzado por el crecimiento de las exportaciones de ganado en pie hacia Panamá, Cuba y otras islas del Caribe⁴⁴. Debido al predominio de las ideas librecambistas durante el Radicalismo, la legislación que rigió desde 1873 en el Estado Soberano de Bolívar era bastante laxa para la constitución de empresas bancarias: no imponía ninguna limitación a la fundación de bancos distinta a la que tenía cualquier establecimiento comercial, y bajo las condiciones generales para la Federación, que incluía la Ley 35 de 1865, tenían los mismos privilegios y limitaciones de cualquier otro banco en el país. No obstante, a pesar de haber experimentado un crecimiento de la oferta bancaria durante el Radicalismo, para la Regeneración el mercado de capitales en Cartagena se había restringido parcialmente, lo cual se puede observar con el desarrollo de los bancos fundados en esta ciudad

El primer banco fundado en Cartagena fue el Banco de Bolívar en 1874, con un capital inicial de 145.000 pesos, y cuyos dueños hacían parte de una familia de ricos comerciantes de la ciudad. El Estado Soberano de Bolívar lo apoyó vigorosamente en sus inicios, permitiendo que manejara los fondos del gobierno regional y que sus billetes fueran aceptados para el pago de rentas y contribuciones. Sus operaciones fueron bastante exitosas durante el Radicalismo, pero hacia la segunda mitad de la década de 1880 el Banco Nacional se negó a aceptar sus billetes, pues sus dueños eran notorios opositores del gobierno de la Regeneración. El banco sufrió un duro golpe y debió ser liquidado en 1890^[45].

El segundo banco que se fundó en la ciudad fue el Banco de Cartagena en 1881, con un capital inicial de 100.000 pesos, constituido, al igual que la mayoría de los de la época, como un banco de emisión, giro, descuento y depósito. Su principal accionista fue el inmigrante italiano Juan Bautista

44 Meisel, A. y Posada Carbo, E. Los bancos de la costa Caribe (1873-1928). En F. Sánchez, *Ensayos de historia monetaria y bancaria de Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo Editoriales, 1994, p. 230.

45 *Ibíd.*, p. 237.

Mainero y Trucco. La enemistad política del Viejo Mainero (sobrenombre de su principal accionista) con los líderes de la Regeneración hizo que Núñez y Caro sostuvieran que la licencia del banco no había sido adecuadamente renovada en 1885, por lo cual estaba operando sin sanción oficial. Mainero demandó con éxito esta decisión y continuó operando no solo en Bolívar sino en Antioquia, donde tenía importantes inversiones en la mina de El Zancudo⁴⁶. A pesar de la enemistad de los dirigentes de la Regeneración, el banco sobrevivió a las dificultades que le impuso ese régimen y solo fue liquidado en 1919, un año después de la muerte de Mainero⁴⁷.

En Cartagena se fundaron otros bancos, como el Banco Unión, que ayudaron a ampliar parcialmente la oferta de crédito y circulante en la región. En general sus accionistas provenían del negocio ganadero, lo que según Meisel y Posada posiblemente marcó el carácter poco especulativo de estas instituciones y una mayor aversión al riesgo. Sin embargo, el cambio del sistema político y las reformas implementadas después de la Guerra de los Mil Días llevaron a la paulatina desaparición de la banca en Bolívar. En 1925 la ciudad solo contaba con el Banco de Bolívar, comprado años más tarde por el Banco de Bogotá.

Respecto de la política económica, Palacios sostiene que tanto los radicales como los regeneracionistas respaldaron el modelo agroexportador colombiano, pues ambas visiones fueron penetradas “por la esperanza en el progreso económico”⁴⁸. Por un lado, los radicales gozaron de buena parte del auge del tabaco, la quina y el añil, y de otro, la consolidación de la Regeneración en 1886 coincidió con el inicio de un nuevo ciclo de exportaciones representadas en el café, el cual estuvo acompañado de un alza exagerada

46 Echeverri, L. M. *Free banking in Colombia, 1865-1885* (Ph. D. diss). Estados Unidos: University of Georgia, 1991, p. 48.

47 Meisel, A. y Posada Carbo, E. Los bancos de la costa Caribe (1873-1928), cit., p. 239.

48 Palacios, M. *El café en Colombia (1850-1970):...*, cit., p. 28.

en los precios internacionales del grano a finales de 1880 y comienzos de 1890^[49].

Eso significó que el proyecto ferrocarrilero colombiano iniciado durante el Radicalismo, y orientado en términos generales al comercio exterior, gozara también del apoyo de la Regeneración; así, por ejemplo, Miguel Samper elogiaba a Núñez por plantear en un discurso frente al Congreso en mayo de 1880 la necesidad de construir un ferrocarril en “los Estados del centro”, y la premura por terminar los ya empezados⁵⁰. No obstante, aunque parecía haber una coincidencia de propósitos, esta desapareció en medio de las guerras civiles ocurridas durante La Regeneración.

El crecimiento económico fundamentado en una economía de agroexportación requería como objetivo prioritario disminuir el precio de los fletes de transporte debido a que los productos descritos presentaban una baja relación precio/volumen, con un castigo muy fuerte en el precio final por los fletes aplicados a largas distancias (que podían variar de 800 a 2.000 kilómetros), las difíciles condiciones topográficas y los riesgos climáticos de afectación mayor que en otro tipo de mercancías.

Para 1901 la mayoría de las regiones del país aún no tenían una conexión ferroviaria, de suerte que las distancias a caballo duraban varios días; por ejemplo entre Ambalema y Manizales el viaje demoraba cuatro días; entre Bucaramanga y Cúcuta cinco; Cali-Buenaventura cuatro; Bogotá-Neiva entre nueve y diez por tierra, y entre cinco y seis si se hacía por tierra y en transporte fluvial; en la ruta Medellín-Ayapel se tardaban unos trece días, y el trayecto Tunja-Bogotá se hacía en tres⁵¹, por mencionar sólo algunos, y todo suponiendo que hubiera buen tiempo. Indudablemente, esto implicó un alto recargo por tipo de artículo transportado, por lo que se preferían aquellos que no sólo tuvieran un mayor valor por unidad de peso, sino una mayor durabilidad.

49 Bergquist, C. *Café y conflicto en Colombia (1886-1910)*:..., cit., p. 53.

50 Samper, M. *Escritos*. Bogotá: Minerva, 1880?, pp. 101-102.

51 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., pp. 38 y 39.

Por ejemplo, los costos de transportar el café de exportación desde Bucaramanga hasta Bremen equivalían al 55 o 57% del precio CIF, con un promedio de entre 5 a 10 días por cada 30 a 80 kilómetros, por lo que el reemplazo parcial de las mulas y de los cargueros humanos por ferrocarriles y por navegación de vapor era una decisión inaplazable⁵².

No obstante, la modernización del sistema de transporte colombiano fue lenta; incluso a pesar de algunos intentos tempranos por utilizar la nueva tecnología del vapor en la navegación por el río Magdalena, y la ejecución y puesta en marcha de este novedoso proyecto, la fiebre ferrocarrilera sólo llegó al país hasta la década de 1870, y la navegación a vapor se consolidó a partir de la segunda mitad del siglo XIX⁵³.

Además, la Constitución de 1863 definió con claridad que la Nación sólo tenía jurisdicción en el desarrollo de iniciativas de “fomento” sobre ríos navegables o vías que atravesaran más de un Estado Soberano o pasaran por una nación limítrofe; todos los demás eran competencia exclusiva de los gobiernos federales⁵⁴. Esto limitó la capacidad de inversión en un país que, como se verá, enfrentó difíciles momentos fiscales y políticos, cuyos Estados no siempre contaban con los recursos económicos suficientes para emprender dichas obras, y con un capital privado limitado que buscaba opciones que le permitieran mantener altos ni-

52 Palacios, M. *El café en Colombia (1850-1970)*:..., cit., p. 50.

53 En 1823 la empresa Elbers, del alemán Juan Bernardo Elbers, comenzó a operar gracias a una decisión política y un acto legal que lo llevó a firmar un contrato exclusivo con el gobierno. Sin embargo, debido a problemas “técnicos” y de infraestructura, y a la resistencia de los enemigos del libre comercio y de rivales personales, la empresa fracasó; cfr. Fischer, T. *Empresas de navegación en el río Magdalena: dominación extranjera y lucha por el monopolio*. En C. D. (comp.), *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX* (Vol. 2, pp. 991-1020). Bogotá: Editorial Norma y Ediciones Uniandes, 2003, p. 994.

54 Camacho Roldán, S. (1871-1872). *Escritos sobre economía y política*, cit., pp. 89-90.

veles de liquidez para poder aprovechar o protegerse de las fluctuaciones de los mercados internacionales⁵⁵.

Indudablemente, uno de los mayores problemas que hubo de enfrentar la nación para emprender la construcción de líneas férreas fue su capacidad fiscal, hecho que advirtió Camacho Roldán en las Memorias de Hacienda de 1871 al afirmar:

Ferrocarriles de gran locomoción, como los que se están construyendo en el Perú, o como se han construido en Chile, con un gasto de \$300.000 a \$640.000 por legua, es una obra absolutamente superior a nuestros recursos, y pensar en ellos sería poco menos que desear imposibles. Ferrocarriles de más de \$100.000 por legua serían para nosotros una dificultad sumamente grave; pero si se pudiese obtenerlos con un gasto de \$50.000 a 60.000 por legua, deberíamos hacer un esfuerzo supremo para iniciarlos en el país⁵⁶.

En los cálculos realizados por Camacho Roldán quedaban opcionados, por un escaso margen, ferrocarriles con una distancia entre rieles de tres a cuatro pies, cuya construcción costaba en Europa entre \$50.000 y \$120.000 por legua, y sugería más bien hacer un esfuerzo para adoptar el sistema movido por locomotoras Fairlie (desarrollado en el país de Gales) con una distancia entre ejes de 2 pies, el cual se estaba probando en otras partes de Europa con un costo de alrededor de \$30.000 por legua⁵⁷. El problema de una trocha tan angosta era que permitía una capacidad de carga limitada.

Los tramos construidos durante ese período no configuraban un sistema de transporte nacional interconectado, sino que más bien buscaban conectar algunas zonas de producción de bienes exportables con el mercado in-

55 Respecto de las difíciles condiciones que debió enfrentar el capital colombiano en el siglo XIX cfr. Ocampo, J. A. *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*, 2.^a ed. Bogotá: Tercer Mundo-Colciencias-Fedesarrollo, 1998.

56 Camacho Roldán, S. (1871-1872). *Escritos sobre economía y política*, cit., p. 100.

57 *Ibíd.*, p. 100.

ternacional. En ese sentido, a pesar de ser tramos cortos y desarticulados entre sí, y de presentar promedios de construcción muy bajos comparados con países de América Latina como México, Brasil o Argentina⁵⁸, significaron mejoras importantes en el transporte, con una notable reducción de tiempos y costos, lo cual repercutió en el auge exportador agrícola de principios del siglo xx⁵⁹. A la par de la interconexión entre los ríos navegables, los puertos marítimos y los caminos tradicionales, comenzó a vislumbrarse un rudimentario sistema de transporte que se haría más complejo en las primeras décadas del siglo xx, al transformarse los viejos caminos en carreteras y ampliarse la red ferroviaria.

En sus inicios el modelo general de la construcción ferrocarrilera incluyó capitalistas extranjeros, inversionistas locales, grandes concesiones de tierras baldías que fortalecieron las relaciones de dependencia de los campesinos con los grandes terratenientes, auxilio monetario por kilómetro construido, subvenciones, garantías sobre el rendimiento del capital, emisiones de bonos en los mercados internacionales, plazos de redención de la obra, y amplios términos de finalización de la concesión; sin embargo, los gobiernos regionales o el nacional obtuvieron pocas contraprestaciones.

Como se indicó, el inicio de la construcción de los ferrocarriles de Panamá, Bolívar, Cartagena, Santa Marta, Pacífico, Antioquia, La Sabana, Nordeste, Puerto Wilches, Cúcuta, Suroeste, Girardot, Espinal y La Dorada se sitúa en el siglo xix. La mayoría no se concluyeron durante ese período y los

58 De acuerdo con Palacios, para 1883 Colombia había construido 151 kilómetros de ferrocarril, en 1888 eran 240,9 kilómetros y, en 1904 bordeaba los 516,9 kilómetros. El total de kilómetros construidos en 1910 equivalía al 1,6% del total suramericano, cifra muchísimo menor si se incluyen las rutas mexicanas; cfr., M. *El café en Colombia (1850-1970)*:... cit., p. 54.

59 En ese sentido, Camacho Roldán sostenía en sus *Memorias de Hacienda* de 1871 que la regularización de la navegación a vapor por el río Magdalena se debió a la libertad de cultivo y comercio de tabaco, en particular en Ambalema, lo que garantizó la carga de retorno necesaria; cfr. Camacho Roldán, S. (1871-1872). *Escritos sobre economía y política*, cit., p. 93.

contratos de concesión, así como el nombre de las empresas que los tuvieron, fueron volátiles con resultados disímiles y, salvo en algunos proyectos, los inversionistas locales y extranjeros estuvieron poco tiempo vinculados a ellos.

Esto se debió en buena parte a que dentro del conjunto de incentivos que el Estado desarrolló en el siglo XIX para promover la construcción de ferrocarriles, se diseñó una agresiva política de tierras que buscó no sólo la adjudicación de terrenos baldíos a los constructores, sino generar un amplio proceso de poblamiento a lo largo de las rutas para dinamizar la frontera agraria e impulsar la economía. Los resultados en términos de acceso a las nuevas tierras en expansión dejaron mucho que desear y, en general se configuró en un traspaso gratuito de tierras a unos pocos dueños. No obstante, en todo caso significó una apertura significativa de nuevos ejes de explotación y de apropiación territorial que acompañaron otros procesos de colonización de tierras baldías en Colombia en el siglo XIX.

Durante los gobiernos liberales de la segunda mitad del siglo XIX (1850-1880), momento en el que comenzó la discusión sobre la necesidad de los ferrocarriles, las élites regionales y locales tuvieron una oportunidad sin igual para consolidar sus bases de poder y desarrollar una serie de proyectos –además de los ferrocarriles debe tenerse en cuenta, entre otros, el desarrollo bancario a través de un modelo de banca libre– lo que les permitió, aunque de forma limitada por las características estructurales de la economía nacional, ampliar su actividad económica y consolidar su poder regional.

Sin embargo, los rasgos propios del sistema impidieron el desarrollo de un mercado de capitales más amplio, lo que generó profundas desigualdades regionales; el impacto sobre la economía estuvo restringido a la capacidad de cada región o a la convocatoria de inversionistas foráneos, sin la posibilidad de crear redes más amplias o desarrollar economías de escala.

Esto se debió en gran medida a que sólo hasta finales de la década de 1860 hubo un incremento importante en la canti-

dad de productos agrícolas de exportación, lo que garantizó la carga interna de retorno necesaria para hacer atractivos los ferrocarriles. Sin embargo, a pesar de este marco común de discusión, cada una de las líneas tuvo diferencias significativas en sus propósitos, construcción, tipos de contratos y, sobre todo, en los resultados para el país, de forma que tanto las diferencias como los elementos comunes permiten inferir algunas de las condiciones que las llevaron a convertirse, privada o socialmente, en empresas rentables o en negocios desastrosos para el país, con consecuencias que trascendieron los cálculos financieros y económicos.

Es difícil encontrar una fórmula única que explique el fracaso o el éxito del proyecto ferroviario, pues algunos investigadores afirman que las rutas de menos de 150 kilómetros con capital privado fueron exitosas, en tanto que las de mayor longitud y con capital público estaban condenadas al fracaso; sin embargo, es preciso aclarar que una revisión rápida de las líneas férreas da como resultado que tales análisis no se sostienen pues hay evidencia de contraejemplos en uno y otro sentido.

Tampoco es posible afirmar que por sí mismo el capital extranjero fuera una fuente constante de fracasos para el sistema de concesiones ferroviarias, aunque sí constituyó un elemento desestabilizador en la medida en que sujetaba al país a procesos de negociación limitados por las relaciones diplomáticas de los países de origen, lo que dio lugar a costosas e injustas demandas. No obstante, algunos negociantes nacionales aprovecharon también esta situación para fijar el domicilio de sus empresas en el exterior con el objeto de contar, de manera inequitativa, con el apoyo del país extranjero.

Lo que sí parece ser una constante es que uno de los principales defectos en la contratación consistió en que el gobierno asumió las emisiones de bonos de deuda para su financiación y garantizó los rendimientos del capital de las empresas (que oscilaban entre el 6 y el 7% sobre el capital suscrito), lo que abrió la puerta (segura para el concesiona-

rio) del negocio especulativo, dejando de lado el de la construcción, de forma que muchos especuladores utilizaron la cláusula que permitía recibir los rendimientos garantizados mientras la empresa alcanzaba cierto umbral operativo, sin que necesariamente estuvieran atados a un número de kilómetros construidos, a la operación de la línea o, peor aún, al valor del capital pagado efectivamente, que podía ser apenas una fracción del suscrito inicialmente. Y en las ocasiones en que el Estado intentó dar por terminados los contratos, jueces y tribunales de arbitraje internacionales fallaron en contra, lo que se convirtió en una fuente constante de pérdidas para la Nación, tanto por la especulación como por los fracasos en la construcción.

Ante tal situación, tanto los terratenientes como los comerciantes se esforzaron por impulsar ese tipo de proyectos, aunque con resultados diferentes para cada región, de forma que se otorgaron enormes concesiones de tierras que pocas veces dieron lugar a procesos de ampliación de la frontera agraria, generando con ello una distribución inequitativa de la propiedad lo que a la postre habría de convertirse en una fuente importante de tensión en la región.

Los periodos exitosos de construcción y operación de los ferrocarriles están íntimamente ligados a los momentos de auge económico, en cuanto se aunaron los esfuerzos políticos, sobre todo regionales, con el apoyo de la dirigencia empresarial. Sin embargo, es preciso anotar que en la mayoría de los casos los empresarios eran los mismos dirigentes políticos, como sucedió con los ferrocarriles de Antioquia y Cúcuta, y en parte con el del Pacífico. Un elemento común de éxito en todos ellos fue la participación de la élite económica local, bien como inversionistas directos o bien a través de la cooptación de los gobiernos regionales que promovían los proyectos.

El periodo de auge de la construcción nacional no se inició, como en otros países de América Latina, en el siglo XIX sino en las primeras décadas del siguiente. Esto se debió en gran parte al esfuerzo realizado por el gobierno de Rafael

Reyes (1904-1909) para impulsar obras de fomento y crear un nuevo marco legal e institucional que permitiera promover dichas iniciativas, pero fundamentalmente a un cambio profundo de las condiciones económicas del país desde 1910 hasta 1928: estabilización del manejo institucional; paz relativa entre los dos partidos políticos tradicionales; crecimiento de las exportaciones cafeteras, con una mayor participación en el mercado mundial y precios al alza para el período, y mayor capacidad de endeudamiento externo y de entradas de capitales, en especial entre 1923 y 1928. Con esas nuevas condiciones tanto el gobierno nacional como los locales pudieron quintuplicar el tamaño de la red férrea, pasando de 598 kilómetros en 1898 a 1.571 en 1922, y a cerca de 2.549 en 1929.

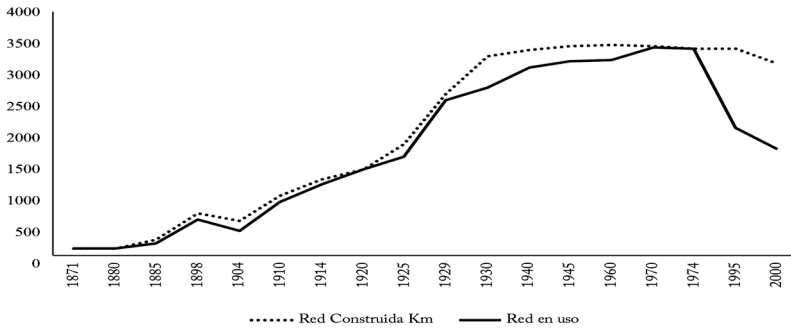
En ese sentido, la decisión de integrarse a los mercados mundiales significaba reducir los costos internos de transporte⁶⁰, por lo que la construcción de los ferrocarriles representó una solución al problema, además de propiciar cambios importantes en el posterior desarrollo del sistema de transportes, entre ellos, el reemplazo parcial de la movilización de carga, que hasta entonces se efectuaba por medio de mulas y cargadores, reduciendo con ello no sólo los costos⁶¹, sino la vulnerabilidad a que estaban sometidas las mercancías, pues estos medios de transporte debían desafiar dificultades que no tenían que afrontar los ferrocarriles, permitiendo superar el volumen total de mercancías movilizadas. Como se puede apreciar en la gráfica 2, esto se tradujo en un crecimiento lento y constante de la red férrea,

60 Meisel, A., Ramírez, M. T. y Jaramillo, J. Too late but profitable: railroads in Colombia during 1920-1950. *Economic History Research*, 12 (3), 2016, pp. 166.

61 En 1871 Camacho Roldán (*Escritos sobre economía y política*, cit., p. 102) calculaba que la reducción de los fletes por el uso de los ferrocarriles podría llegar a una cuarta parte de los costos en los métodos tradicionales y, además, que el sobre costo del transporte interno podría estar 100% sobre el precio de los productos agrícolas. Esto sin duda fue un gran incentivo en la definición de los primeros proyectos ferroviarios del país.

aunque con promedios más bajos de los que se registraban en otros países latinoamericanos.

GRÁFICA 2
KILÓMETROS DE RED CONSTRUIDOS Y EN USO
(1871-2000)



Fuente: elaborada a partir de Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., pp. 62-64.

Además, como se deduce de la gráfica anterior, al comienzo del siglo xx hubo un cambio en la tendencia de cantidad de kilómetros construidos, lo que pudo deberse en parte, como se mencionó, al esfuerzo del gobierno de Rafael Reyes por impulsar obras de fomento y por crear un nuevo marco legal e institucional que permitiera estimular estas iniciativas. Fue así como se creó el Ministerio de Obras Públicas con el fin de organizar la construcción de ferrocarriles, y se impulsó una efímera legislación con la que se buscó nacionalizar y centralizar el manejo de la política ferroviaria, tratando de abandonar en parte el viejo sistema de concesiones, lo que facilitó el crecimiento total de la red en 1,6 veces durante ese gobierno.

A pesar de ese esfuerzo, si se observa el índice latinoamericano de kilómetros de ferrocarril construidos per cápita entre 1893-1895 y 1919-1922, Colombia descendió del cuarto lugar más bajo (superando a Ecuador, Haití y Guatemala), al penúltimo lugar, sólo por encima de Haití. Estas cifras sin duda ponen en perspectiva el esfuerzo ferroviario colombiano con respecto al de Argentina, México, Chile o

Brasil, los cuales lideraron la vanguardia en la construcción de ferrocarriles en América Latina.

TABLA 1
KILÓMETROS DE FERROCARRIL PER CÁPITA
EN AMÉRICA LATINA (1893-1895 Y 1919-1922)

País	1893-1895	1919-1922
Haití	0	7
Colombia	15	20
El Salvador	23	23
Ecuador	10	26
Venezuela	33	26
Guatemala	13	35
Nicaragua	44	38
R. Dominicana	24	45
Perú	60	46
Paraguay	48	56
Brasil	95	76
Panamá		78
Bolivia	43	81
Honduras	19	95
Costa Rica	132	112
Cuba	122	119
México	106	120
Uruguay	252	140
Chile	102	152
Argentina	382	286

Fuente: Ocampo, J. A. *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*, 2.^a ed. Bogotá: Tercer Mundo-Colciencias-Fedesarrollo, 1998, p. 53.

Entre 1920 y 1950 Colombia logró un crecimiento económico debido principalmente al aumento de las exportaciones, la mejora del crédito externo, el crecimiento de la infraestructura –en especial la de transporte–, y al proceso de industrialización por sustitución de importaciones. Así,

las exportaciones per cápita crecieron un 2,03% promedio anual y el PIB per cápita se elevó a un 2,3% anual⁶². Por supuesto, como se verá más adelante, cuando se desagrega el período general se pueden observar comportamientos distintos en cada década.

TABLA 2
TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB Y DE LAS EXPORTACIONES
PER CÁPITA (1920-1950)

Período	PIB per cápita (%)	Exportaciones per cápita (%)
1920-1929	4,03	7,01
1930-1939	1,95	-0,30
1940-1950	1,60	3,48
1920-1950	2,29	2,03

Fuente: Meisel, A., Ramírez, M. T. y Jaramillo, J. Too late but profitable:..., cit., p. 167.

Durante la década de 1920 el gobierno de Pedro Nel Ospina (1922-1926) supo aprovechar hábilmente la bonanza económica para mejorar los niveles de inversión en infraestructura, lo cual estuvo soportado por un incremento de la deuda pública, mayores entradas de inversión extranjera y los USD25 millones pagados por los Estados Unidos como indemnización por su participación en la separación de Panamá en 1903. Hasta 1929 la inversión en la construcción de ferrocarriles representó el 45% de la deuda externa, con un crecimiento promedio anual del 20% de la inversión, equivalente a cerca del 7% del PIB, lo que permitió pasar de 1.500 kilómetros de ferrocarril en 1923 a cerca de 2.600 en 1929, con un incremento en la movilización de pasajeros y de carga cercano al 30%⁶³.

62 Meisel, A., Ramírez, M. T. y Jaramillo, J. Too late but profitable:..., cit., p. 167.

63 Meisel, A., Ramírez, M. T. y Jaramillo, J. Too late but profitable: railroads in Colombia during 1920-1950, cit., p. 167.

Desafortunadamente, aunque los ferrocarriles recibieron una porción importante de los dineros pagados por la indemnización de Panamá (65%), el manejo se hizo de manera desordenada y atomizada, dado que entre 1923 y 1928 el Congreso cambió cuatro veces la administración de los ferrocarriles, lo que llevó a un redireccionamiento de la inversión hacia las carreteras, afectando en el largo plazo el desarrollo ferroviario colombiano.

Así mismo, la década de 1930 significó enfrentar los efectos de la crisis económica y de la contracción fiscal y económica del país con una reducción sustancial en la inversión en ferrocarriles, al tiempo que la movilización de carga y pasajeros se contraía en cerca del 30% en 1930^[64]. Con los nuevos gobiernos liberales de la época se vio un cambio en el diseño de política ferroviaria, para lo cual el Congreso promulgó la Ley 29 de 1931, o “de Ferrocarriles”, y la Ley 88 de Carreteras el mismo año.

Durante el gobierno de Enrique Olaya Herrera (1930-1934) el ministro de Obras Públicas, Germán Uribe Hoyos, canceló todos los contratos de construcción y eliminó todos los subsidios de transporte a los gobiernos departamentales, razón por la cual Uribe llevó al Congreso una propuesta para centralizar la política pública, dándoles a los profesionales una posición dominante en la toma de decisiones y limitando el impacto de los políticos en relación con las decisiones de inversión⁶⁵. Esto se concretó con la creación del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales (CAFN), al cual se le dio en sus inicios un carácter técnico para el manejo de la política y la administración ferroviaria, con lo que se le imprimió un nuevo dinamismo al manejo ferroviario⁶⁶.

64 Ibid., p. 170

65 Hartwig, R. E.. *Roads to reason: transportation, administration, and rationality in Colombia*. Pittsburgh: Pittsburgh University Press, 1983, p. 105.

66 No obstante, el gobierno nacional se reservó la revisión tanto de las tarifas como de los itinerarios, así como algunos controles sobre el manejo presupuestal.

Entre 1934 y 1935 se construyeron 226 kilómetros de ferrocarriles, con una inversión promedio del 0,47% del PIB, mientras que se construyeron más de 1.000 kilómetros de carreteras, con una inversión pública promedio del 1,41% del PIB. No obstante, durante el primer gobierno de Alfonso López Pumarejo (1934-1938) se reactivó la construcción de ferrocarriles mediante la Ley 204 que autorizó al CAFN a destinar las ganancias operacionales netas para un programa de ampliación de la red en diez años. Así mismo, la Ley 70 de 1939 aprobó la emisión de bonos por USD8.571.429 para financiar la construcción de ferrocarriles, con lo cual la red férrea pasó de 3.035 kilómetros en 1936 a 3.432 kilómetros en 1946^[67]. No obstante, la escasez de recursos, la nacionalización de varios ferrocarriles, la competencia con carreteras paralelas, los altos costos laborales y las bajas tarifas redujeron sus ingresos. Con la nacionalización de la mayoría de los ferrocarriles colombianos, el CAFN debió asumir todos los costos operacionales y laborales de las empresas⁶⁸.

Para 1934 la red férrea colombiana contaba con poco más de 3.000 kilómetros construidos, pero en términos de densidad era de tan sólo 0,30 por cada 100 km² y de 3,8 kilómetros por cada 10.000 habitantes. En términos absolutos y relativos de nuevo los líderes en América Latina eran México, Brasil, Argentina y Chile, con unas cifras que incluso sobrepasaban en algunos casos las de los países europeos más importantes. Sin embargo, estas cifras palidecen si se tiene en cuenta que para ese año Estados Unidos había construi-

67 Ramírez, M. T. Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia (1900-1950). En Á. Pachón y M. T. Ramírez, *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo xx*. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2006.

68 Las prestaciones sociales de los empleados del ferrocarril eran mayores que las de los empleados del gobierno; por ejemplo, en 1934 el salario diario de un trabajador del ferrocarril era de \$1,03, mientras que el de un obrero del sector público era de \$0,70. En 1936 eran \$1,16 y \$0,89 respectivamente; cfr. Ramírez, M. T. Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia (1900-1950), p. 38.

do 415.000 kilómetros de ferrocarril con un promedio de 32,70 kilómetros por cada 10.000 habitantes.

TABLA 3
COMPARACIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES (1934)

País	Total km	Por cada 100 km ²	Por cada 10.000 habitantes
Costa Rica	825	1,40	14,90
Paraguay	1.064	0,30	12,00
Venezuela	1.073	0,10	3,30
Ecuador	1.130	0,50	5,70
Guatemala	1.236	1,10	5,50
Bolivia	2.412	0,20	8,00
Uruguay	2.783	1,50	14,00
Colombia	3.056	0,30	3,80
Perú	4.522	0,40	6,90
Chile	8.898	1,20	20,20
España	16.319	3,20	6,60
México	24.727	1,30	14,00
Reino Unido	32.816	13,60	7,00
Brasil	35.646	0,40	8,10
Argentina	39.480	1,40	32,80
Canadá	68.176	0,70	62,50
Estados Unidos	415.948	4,50	32,70

Fuente: Ramírez, M. T. Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia (1900-1950), cit., p. 28.

Para la década de 1930 se registraron resultados operacionales negativos en la mayoría de los ferrocarriles, situación que condujo a una reestructuración del CAFN en 1943 mediante la Ley 7.^a que permitió al gobierno nombrar directamente a los miembros del Consejo, y se hizo una reforma laboral para enfrentar el problema de la carga prestacional; la primera medida politizó el manejo del CAFN, que hasta ese momento se había caracterizado por ser técnico, y la

segunda no tuvo el efecto esperado sobre los ingresos⁶⁹. Finalmente, en 1954 se liquidó el Consejo y se creó la Empresa de Ferrocarriles Nacionales, con lo cual se nacionalizó totalmente el manejo del sistema férreo, al tiempo que su actividad mostraba una caída sostenida.

TABLA 4
COMPARACIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES (1960)

País	Total km	Por cada 100 km ²	Por cada 10.000 habitantes
Paraguay	441	0,11	2,42
Venezuela	474	0,05	0,65
Costa Rica	665	1,30	5,30
Ecuador	1.152	0,41	2,52
Guatemala	1.159	1,06	2,98
Perú	2.559	0,20	2,58
Uruguay	3.004	1,69	11,84
Colombia	3.241	0,28	2,08
Bolivia	3.470	0,32	10,12
Chile	8.415	1,11	10,94
México	23.369	1,19	6,11
Brasil	38.287	0,45	5,27
Argentina	43.905	1,59	21,29
Estados Unidos	350.116	3,82	19,38
España	18.033	3,57	5,92
Canadá	70.858	0,71	39,56
Reino Unido	29.562	12,07	5,62

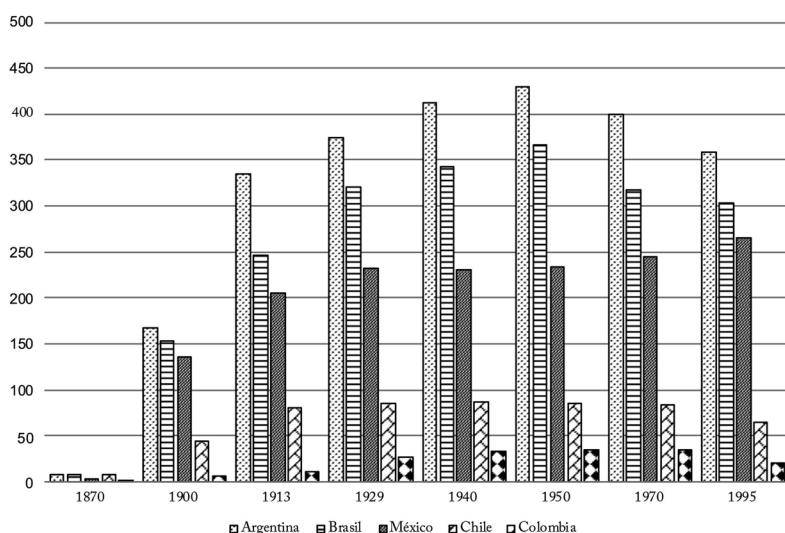
Fuente: Ramírez, M. T. Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía colombiana. En J. Robinson y M. Urrutia, *Economía colombiana del siglo xx: un análisis cuantitativo*, Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2007, p. 403.

69 Ramírez, M. T. Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia (1900-1950), cit., pp. 38-40.

Como se puede apreciar en la tabla 4, para la década de 1960 Colombia presentó uno de los índices más bajos de kilómetros construidos por cada 100 km², superando sólo a Paraguay y a Venezuela, y el segundo más bajo de kilómetros construidos por cada 100.000 habitantes. Cabe anotar que muchos países tuvieron resultados inferiores a los de 1934 debido probablemente a la dura competencia que significaron las carreteras para el transporte ferroviario en el mundo, lo cual condujo al desmantelamiento parcial o total de muchas rutas. Como se aprecia en la gráfica 2, esta situación se deterioró aún más durante las siguientes dos décadas.

Si se analiza la evolución histórica de la red ferroviaria en América Latina esta situación se repite a lo largo de todo el siglo xx, con un liderazgo claro de Brasil, México y Argentina en el esfuerzo de construcción, seguidos por Chile, que se rezagó rápidamente a comienzos del siglo. Es de anotar que Colombia muestra una distancia considerable respecto de los países mencionados.

GRÁFICA 3
COMPARACIÓN HISTÓRICA DE ALGUNOS FERROCARRILES LATINOAMERICANOS
(EN MILES DE KILÓMETROS) (1870-1995)



Fuente: ver Anexo A.

Tradicionalmente se afirma que la geografía representa una limitante para la construcción de ferrocarriles en Colombia, aunque dicha aseveración incluye una mirada reduccionista en la forma de un límite insoslayable, olvidando con frecuencia la profunda relación existente entre el desarrollo del mercado y la superación de obstáculos geográficos. Si bien la topografía colombiana y las condiciones climáticas encarecieron significativamente la construcción y operación del ferrocarril, esto no resultó un límite insuperable en las primeras décadas del siglo xx, cuando el despegue de la economía cafetera permitió un cambio en las condiciones económicas generales, lo que redundó en un incremento de la red de transportes del país. Esto no quiere decir que la geografía sea un factor neutral en el análisis del desarrollo ferroviario; por el contrario, presenta obstáculos significativos que van más allá de las dificultades de construcción, aunados a la capacidad económica y técnica en los ámbitos regional y nacional, así como al manejo político.

Aunque se puede afirmar que el impulso ferrocarrilero fue promovido inicialmente por hacendados y comerciantes, ello difirió en cada región en términos de sus intereses políticos y económicos, como en el caso panameño, donde se hacía notorio, además, que los intereses nacionales presionaban por la búsqueda de recursos y la promoción de la inversión extranjera para aliviar las penurias fiscales del medio siglo, al tiempo que se ponían en evidencia los intereses de las diferentes potencias por el control del vital paso interoceánico.

En todo caso, se puede apreciar como objetivo general una política estatal generosa orientada a vincular el esfuerzo de construcción de la infraestructura de transporte con un modelo de desarrollo económico sustentado en el comercio internacional, lo cual se tradujo en una legislación con grandes ventajas y pocas exigencias para los inversionistas cuyas consecuencias inmediatas fueron la consolidación de algunos monopolios de transporte, privilegios especiales, generosos tratamientos tributarios, traspasos de enormes porciones de

tierras baldías a manos de terratenientes y, en no pocas ocasiones, grandes desfalcos a las finanzas públicas.

Además, el estudio de líneas como la del ferrocarril de Cartagena permiten entender por qué y cómo se dieron respuestas de resistencia hegemónica a los procesos de redefinición territorial, aunque para este caso fallidos. En ese sentido, en el presente trabajo se entiende la construcción de los ferrocarriles como una forma de apropiación del espacio por una sociedad determinada y, por tanto, como un hecho de poder; estudiar los detalles de dicha apropiación es entender cómo una sociedad determina el ejercicio mismo del poder; a su vez, el análisis del poder y de sus formas representativas permite investigar los aspectos políticos y jurídicos de la vida social. A partir de lo anterior se plantean diversos interrogantes respecto de la conformidad, la resistencia, el potencial de estabilidad del sistema, la cohesión del orden social y la fortaleza o debilidad del sistema de valores dominante⁷⁰.

El concepto de poder que aquí se maneja no se limita al ámbito jurídico o político dentro de un marco institucionalizado, sino que se refiere a un espectro amplio de actividades políticas que incluye los campos económicos, culturales y sociales, los cuales se expresan a través de un sistema de pesos y contrapesos, inmerso en relaciones hegemónicas que por sus características son desiguales y asimétricas. Esta aproximación implica preguntar por el tipo de redes que se tejen en torno al ejercicio del poder, en el cual se pueden apreciar múltiples tensiones al interior de diversos grupos políticos del Bolívar Grande, en particular entre Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, por mantener o ganar una posición privilegiada en los flujos de comercio internacional colombianos.

Así, este trabajo permite analizar la forma como se establece un dominio territorial efectivo, e implica examinar

70 Dirks, N., Eley, G. y Ortner, S. Introduction. En N. Dirks, G. Eley y S. Ortner, *Culture/power/history: a reader in contemporary social theory*. Princeton: Princeton University Press, 1994, pp 4-6.

la red de poderes y de dominaciones que subyacen al territorio, identificar las posiciones de los diferentes grupos, sus lógicas de acción o inacción, de ejercicio del poder o de resistencia y, más importante, comprender los mecanismos que poseen y la forma en que los utilizan para estructurar las relaciones de poder en el espacio. En el caso particular del ferrocarril de Cartagena se puede evidenciar el intento hegemónico para evitar el desplazamiento de una élite terrateniente tradicional por una nueva élite económica comercial en Barranquilla, que provenía en buena medida de procesos de migración tardía en el siglo XIX.

Durante el liberalismo radical, momento en el cual comenzó la discusión acerca de la necesidad de extender la red de ferrocarriles, las élites regionales y locales tuvieron una oportunidad sin igual para consolidar sus bases de poder y desarrollar una serie de proyectos –además de los ferrocarriles debe tenerse en cuenta, entre otros, el desarrollo bancario a través de un modelo de banca libre–, que les permitieron, aunque de forma limitada por las características estructurales de la economía nacional, ampliar su actividad económica y consolidar su poder regional.

Sin embargo, los rasgos propios del sistema impidieron el desarrollo de un mercado de capitales más amplio, lo cual fue causa de profundas desigualdades regionales. El impacto sobre la economía del país estuvo restringido a la capacidad económica propia de cada región o a la habilidad para convocar a inversionistas foráneos, sin que existiera la posibilidad de crear redes más amplias o de generar economías de escala.

Con el cambio fundamental en la visión de Nación a partir de las reformas introducidas por la Regeneración (1880-1899), muchos ejes centrales de la discusión adquirieron una importancia crucial. Esto se puede ver, por ejemplo, en la definición política de las relaciones entre las clases sociales, de tal forma que los radicales defendían una relación en la que el modelo económico, el capitalismo, promovía de manera automática un régimen de libertades individua-

les y democracia; mientras que la Regeneración veía en el capitalismo sin regulación un peligro claro para los valores “tradicionales” que defendían: autoridad, religión y centralismo. No obstante, el proyecto ferroviario transitó un camino de consenso relativo que debe ser analizado desde el ámbito regional y nacional, ante el cual se deben responder interrogantes acerca de si efectivamente dicho consenso existió o si continuó siendo un proyecto profundamente regional apoyado por los intereses locales.

Por tal razón, es necesario recalcar la importancia de mecanismos como la política económica, expresión clara de soberanía y de construcción simbólica del Estado y de la Nación; en otras palabras, del éxito o fracaso de la política económica se puede derivar el camino que seguirá el proceso de construcción de una economía nacional. Afirmación que tuvo durante el siglo XIX y comienzos del XX múltiples interpretaciones en tanto se transitaba el camino del Radicalismo a la República Liberal. El estudio de la política económica, en particular la ferroviaria, es una forma de indagar cómo la sociedad determina el ejercicio del poder y la construcción de las instituciones que le permiten al Estado, o a otros grupos detentarlo.

Y aunque la influencia del ferrocarril de Cartagena fue muy limitada en la definición regional durante el régimen federal decimonónico, fue una respuesta tardía para compensar la consolidación de una nueva subregión con mayor dinamismo que las tradicionales en la zona caribe. De manera que aquí se analiza el papel que jugó este ferrocarril ante la variación significativa en los patrones de apropiación territorial que ocurrieron en el Bolívar Grande a finales del siglo XIX y comienzos del XX.

Metodológicamente, el desarrollo de esta investigación se fundamentó, en primera instancia, en un estudio de las fuentes primarias publicadas, las cuales permitieron realizar una aproximación a los modelos de pensamiento y a los mecanismos de dominación, en la medida en que los autores de los artículos de prensa apelan a una forma de legitimidad expresada en la “opinión pública”, en la que se

pueden identificar las instancias de juicio o de justificación en uno u otro sentido alrededor de la construcción de los ferrocarriles colombianos.

En particular, en la hemeroteca de la Biblioteca Nacional de Bogotá se revisó exhaustivamente la prensa regional, en particular la cartagenera, para el periodo comprendido entre 1860 y 1950, con cerca de 215 publicaciones sobre el ferrocarril. Estas publicaciones periódicas no se discriminaron por frecuencia o perdurabilidad, sino por la mención al ferrocarril. De forma paralela, en aquellos hitos significativos del desarrollo de la línea férrea se realizó una indagación en la prensa nacional para contrastar la forma en que eran tratados estos hechos desde la centralidad.

Una de las fuentes más ricas en información es la *Gaceta Oficial*, que si bien tuvo problemas de frecuencia y presentó un cambio de nombre, logró mantener una serie prolongada en el tiempo, lo que permite realizar búsquedas de mayor alcance en los hechos relevantes para el ferrocarril desde la perspectiva oficial del periódico. Los primeros diarios cartageneros publicados para las décadas de 1860 a 1870 dependieron de las tres imprentas que operaban en la ciudad: la de Federico Núñez, la de Ruíz e hijo, y la de Hernández e hijos. Más adelante, en la década de 1880, comenzó a funcionar la Tipografía de Antonio Araújo.

Durante las décadas de 1870 y 1880 hubo pocas publicaciones, que se concentraron fundamentalmente en los intentos de contratación alrededor del proyecto ferroviario, y a mostrar los posibles contratos firmados para la construcción de la línea, pero que no llegaron a buen término.

Para 1889, cuando se inició la construcción del ferrocarril, la dinámica de las publicaciones periódicas cambió. La existencia de diarios no fue la regla, pero se estabilizó en publicaciones semanales de corta vida, exceptuando *El porvenir*, impreso por la Tipografía de Antonio Araújo, del cual se conservan existencias hasta 1918. Esta publicación de carácter conservador, dirigida por los hermanos constituyó una fuente muy importante para esa época al tener una periodicidad de publicación que osciló entre dos y tres

veces por semana hasta convertirse en diario a comienzos del siglo xx, lo que permitió no sólo recoger su posición frente a los sucesos significativos del ferrocarril, sino sobre su cotidianidad.

Luego de la desaparición de *El Porvenir* fue de especial utilidad el *Diario de la Costa*, también de afiliación conservadora, dirigido en sus primeros años por los hermanos O'Byrne. Este diario tuvo problemas comunes a las fuentes seriadas de esa época, pues no hay existencias completas en los archivos, aunque para la década de 1930 aparecen series muy completas con información detallada y de opinión sobre el ferrocarril. Esta década coincidió con el nombramiento de Carlos Escallón en la dirección de dicho diario. En particular, para la década de 1930 el *Diario de la Costa* fue de especial utilidad en la reconstrucción de las huelgas y los movimientos sociales alrededor de la ruta del ferrocarril.

Las fuentes consultadas que se publicaron fuera de Cartagena se concentraron fundamentalmente en *El Tiempo*, *El Espectador*, y *El Heraldo* de Barranquilla. En términos generales, los resultados fueron similares a los encontrados en la prensa cartagenera, sin diferencias significativas respecto de los hitos más importantes. Estas fuentes permitieron recopilar poco más de 70 artículos adicionales relacionados con esta línea férrea.

Finalmente, se hizo una rápida indagación en el Fondo de Ferrocarriles Nacionales y el Ministerio de Obras Públicas del Archivo General de la Nación (AGN), con el objetivo de hacer un levantamiento de las posibles existencias de fuentes primarias. No obstante, el acervo documental depositado allí no es significativo y sólo contribuyó de manera marginal al análisis de fuentes primarias sobre la ruta.

El objetivo al analizar esta línea es indagar por los corredores de transporte en beneficio del comercio exterior colombiano a través del puerto de Cartagena, en especial, en términos de su capacidad para mantener un control hegemónico de la ciudad sobre el Bolívar Grande en particular y sobre la región Caribe en un contexto más amplio. Esto,

además, en términos de retos contrahegemónicos en la redefinición del territorio de Barranquilla y su búsqueda por un control más eficiente de los flujos del comercio desde y hacia el interior del país. Por otra parte, se busca indagar en qué medida el ferrocarril se convirtió en un laboratorio para el desarrollo de movimientos sociales de trabajadores calificados en la región y analizar cuál fue su nivel de éxito.

Para tal propósito, el texto se ha dividido en tres capítulos: en el primero se analizan la economía regional y los productos agropecuarios que se producían en Bolívar en el siglo *xix* y comienzos del *xx*; en el segundo se estudia el desarrollo y la importancia del Canal del Dique como vía de comunicación del puerto de Cartagena con el río Magdalena y el interior del país, y en el tercero se aborda el proceso de construcción y operación del ferrocarril, sus alcances y límites como vínculo del comercio exterior y como escenario de desarrollo de movimientos sociales obreros a comienzos del siglo *xx*. Por último, se presentan las consideraciones finales.

I. La economía en el Bolívar Grande

Con la creación de los Estados Unidos de Colombia mediante la Constitución de 1863, los Estados creados mediante la Constitución de 1858 se convirtieron en soberanos, con una autonomía política y fiscal muy amplia. El Estado Soberano de Bolívar, creado el 15 de junio de 1857, se dividió en diez provincias en 1865: Barranquilla, Carmen, Cartagena, Corozal, Chinú, Lórica, Magangué, Mompox, Sabanalarga y Sincelejo, con una extensión de 65.303 k²^[71].

La evolución demográfica de los tres principales puertos del Caribe en el siglo XIX muestra que en el censo de 1834 Cartagena tenía el doble de la población de Santa Marta y Barranquilla. Según Nichols⁷², en ese momento la ciudad aún ocupaba su puesto como principal puerto, aunque experimentaba un descenso en su comercio a causa de los gravámenes impuestos por el gobierno granadino. No obstante, Flórez⁷³ indica que uno de los factores que mejor

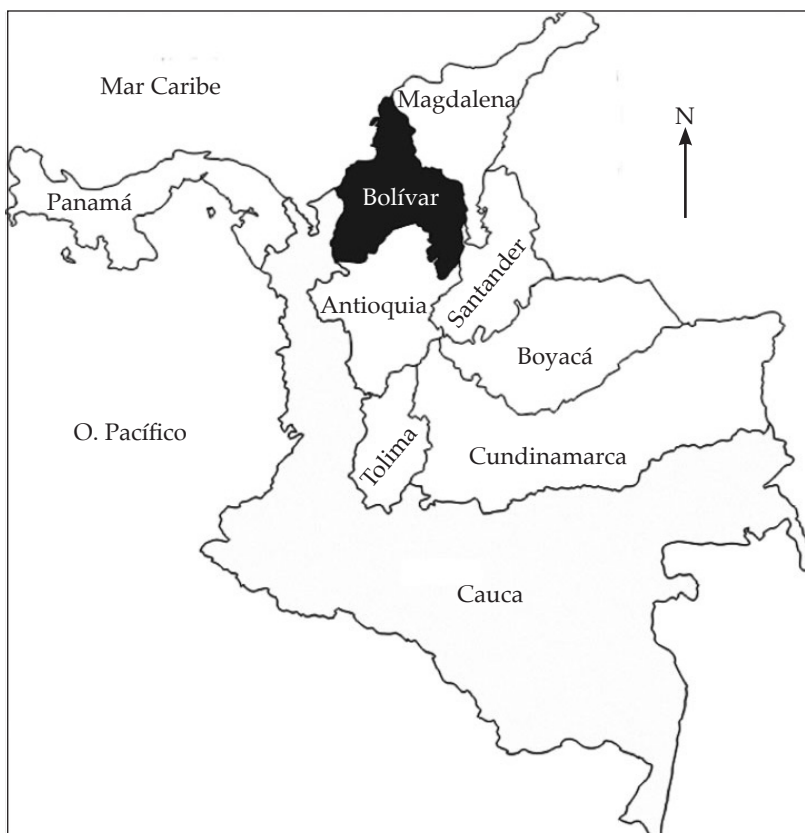
71 Flórez, R. A. Economía Agrícola y circuitos comerciales en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886. *Memorias* (16), 2012, pp. 131-164.

72 Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit.

73 Flórez, R. A. Economía Agrícola y circuitos comerciales en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886, cit.

puede explicar la disminución de la población cartagenera es el impacto social y económico que generó la Guerra de la Independencia, lo que se conjugó con epidemias de cólera, viruela y fiebre entre 1848 y 1849, las cuales tuvieron un impacto demográfico directo.

MAPA 2
ESTADO SOBERANO DE BOLÍVAR

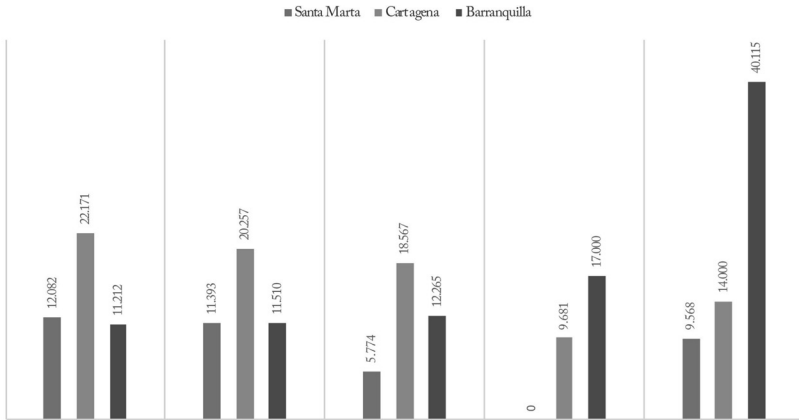


Fuente: tomado de Jaramillo, R. L. y Meisel, A. Más allá de la retórica de la reacción, cit., p. 296, modificado por el autor.

En 1870 la densidad de población del Caribe colombiano había disminuido considerablemente respecto de la última década del siglo XVIII: la participación del Estado Soberano de Bolívar era de 6 habs./km² sobre el total de la población,

a diferencia del promedio en el ámbito nacional que era de 9,6 habs./km²[74].

GRÁFICA 4
POBLACIÓN EN LAS CIUDADES DEL CARIBE (1834-1905)



Fuente: elaboración propia a partir de Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit.

Nota: para 1881-1882 no hay datos disponibles de Santa Marta.

Como se puede observar en la siguiente tabla, la actividad económica que mayor número de personas involucró en 1870 en Bolívar fue la agricultura (60.261), seguida por los sirvientes (12.226) y la ganadería (8.040). El resto de actividades tenía una menor vinculación.

Muriel⁷⁵ indica que en 1874 la región Caribe tenía una superficie de 139.800 km², de los cuales el 50,1% correspondía al Estado de Bolívar; representaba el 10,5% de la superficie total de los Estados Unidos de Colombia; casi el 74,61% de la población total del Caribe; y aunque en 1870 sólo representaba el 11,96% del total de la población del país, para 1918 era del 13,1% y en 1938 del 16,4%.

74 Viloria, J. *Empresarios del Caribe Colombiano: Historia económica y empresarial del Magdalena grande y del Bajo Magdalena 1870-1930*. Bogotá: Banco de la República, 2014.

75 Muriel, R. *Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano 1850-1920. Lecturas de economía*, 1983.

En términos generales, la economía de principios de siglo XIX en el Caribe se concentró en las actividades agropecuarias, con una vinculación de tipo precapitalista de la mano de obra a la producción, predominando la aparcería: “pasto por tierra”; es decir, había un intercambio no monetario en el cual el campesino trabajaba la tierra durante un tiempo a cambio de devolverla después del usufructo sembrada de pastos a los dueños de las haciendas⁷⁶.

En la práctica esto se hizo a través del sistema de matrículas, en el cual los campesinos debían inscribirse ante los alcaldes de cada localidad para que, cada vez que requirieran sus servicios, los propietarios de la tierra los pudieran contratar con una remuneración fijada previamente. Este sistema eventualmente desapareció en las primeras décadas del siglo XX debido a la introducción del trabajo asalariado, en especial en la zona bananera del Magdalena, y como fruto de los movimientos sociales en el mismo período⁷⁷.

Sin embargo, las condiciones climáticas afectaban permanentemente el desarrollo agrícola a gran escala, en la medida en que los períodos de lluvias intensas o de sequías prolongadas golpeaban la estabilidad de los cultivos. A esto hay que agregarle las técnicas que se utilizaban, pues el desmonte y quema de los suelos, junto con el uso de herramientas que no permitían horadarlos profundamente, afectaban su fertilidad en el mediano plazo, imprimiéndole un carácter itinerante a la actividad agrícola⁷⁸.

Debido a la escasez relativa de mano de obra la población caribeña pudo situarse en una posición de negociación que

76 En este capítulo se excluye el análisis de la subregión que daría lugar a la creación del departamento del Atlántico, debido a que se analiza en detalle en Correa, J. S. (2018). *Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)*, cit.; cfr. Kalmanovitz, S. *Economía y Nación: una breve historia de Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo, 1994.

77 Kalmanovitz, S. *Economía y Nación: una breve historia de Colombia*, cit.

78 Flórez, R. A. *Economía Agrícola y circuitos comerciales en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886*, cit., p. 141.

TABLA 5
ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN BOLÍVAR (1870)

Ítem	Chinú	Barranquilla	Mompox	Carmen	Corozal	Mangangé	Sabanalarga	Cartagena	Lorica	Sincelejo	Total
Población	24.172	25.993	22.499	18.546	16.121	16.396	24.644	33.479	25.714	29.674	237.238
Agricultores	7.872	3.770	5.291	5.292	4.536	4.641	5.696	7.434	5.893	9.836	60.261
Sirvientes	1.510	2.434	1.102	600	462	480	1.429	1.067	2.047	1.095	12.226
Artesanos	1.644	1.497	794	239	225	350	335	2.043	315	598	8.040
Ganaderos	611	113	213	127	143	97	220	133	433	41	2.131
Pescadores	112	522	246	111	-	46	138	412	314	20	1.921
Comerciantes	109	343	114	187	106	74	53	107	150	65	1.308
Marineros	36	475	30	11	-	105	10	415	125	46	1.253
Empleados	26	129	45	65	57	28	-	325	64	-	739
Arrieros	77	138	91	40	5	-	6	30	26	30	443
Profesionales	12	59	21	22	18	9	22	71	21	14	269
Mineros	99	1	104	2	-	2	-	-	-	-	208
Propietarios	12	15	30	3	2	23	16	18	38	32	189
Religiosos	7	6	13	5	6	6	8	-	-	-	51

Fuente: Flórez, R. A. Economía Agrícola y circuitos comerciales en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886, p. 140, modificada por el autor.

le ofrecía ciertas ventajas, aunque su carácter de campesinos con difícil acceso a los medios de producción, y la pobreza que los caracterizaba, redujeron sustancialmente dicha ventaja. Sin embargo, para suplir la mano de obra necesaria los administradores de las empresas desarrollaron nuevas formas de contratación, como el pago de jornales más altos, adelantos en los pagos, o incentivos a los procesos migratorios desde el interior. Por otra parte, el desarrollo de obras de infraestructura, como el ferrocarril de Cartagena y la canalización del Dique, demandaron mano de obra de otras regiones del país para dar abasto a sus necesidades⁷⁹.

A la par con las grandes haciendas de la región se estableció una franja heterogénea de pequeñas unidades productivas dedicadas a la agricultura, y ubicadas generalmente cerca de las desembocaduras de los ríos. Así, la agricultura, junto con la ganadería y la pesca, constituyeron el sustento de la actividad económica regional. Los productos agrícolas más importantes fueron el azúcar, el tabaco y el algodón, aunque también había cultivos nada despreciables de yuca, arroz, maíz, ñame, frijoles y otros. El tabaco tuvo una participación muy importante en las provincias de El Carmen, Corozal, Sincelejo, Mompox y Magangué⁸⁰.

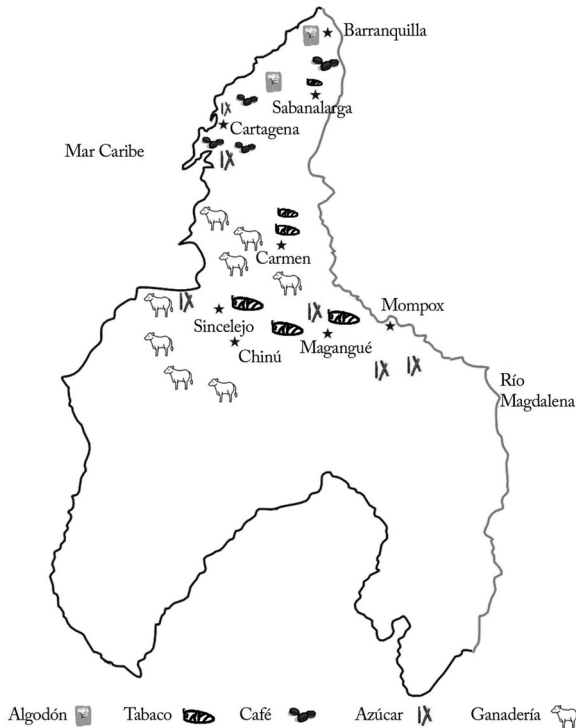
Los sectores regionales que se desarrollaran en este capítulo son aquellos que, como se vio en la introducción, de alguna u otra manera están vinculados al comercio exterior colombiano del siglo xix y permitieron generar carga de retorno, aunque en algunos casos más bien exigua, a través del ferrocarril. Así mismo, son actividades agropecuarias que permitieron vivificar las subregiones de Bolívar en uno u otro momento del siglo xix y generaron dinámicas que dieron sentido a la discusión sobre el ferrocarril. Aunque no siempre estas discusiones estuvieron a la par con la ca-

79 Solano, S. P. Mano de obra, ocupaciones y mecanismos de control social en el Caribe colombiano 1850-1900, cit.

80 Zambrano, F. El Poblamiento de la Costa Caribe durante los siglos xix y xx. En A. Abello, & S. Giaimo, *Poblamiento y ciudades del Caribe Colombiano*. Cartagena: Observatorio del Caribe Colombiano, 2000, pp. 51-61.

pacidad real de estos de articularse efectivamente con el comercio internacional.

MAPA 3
PRODUCCIÓN AGROPECUARIA EN EL BOLÍVAR GRANDE
(S. XIX)



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit.; Muriel, R. Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano 1850-1920, cit., y Meisel, A. *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo xx? y otros ensayos*. Cartagena: Banco de la República, 2011.

1.1. TABACO

El cultivo y comercio del tabaco significó un hito importante en el desarrollo de la navegación a vapor en Colombia, en especial por el incremento de las exportaciones en la década de 1850. Al comienzo de la bonanza exportadora los mercados internacionales reconocían alguna calidad en el tabaco colombiano, el cual se utilizaba en su mayoría para

envolver cigarros de precios intermedios; sin embargo, esta percepción se fue deteriorando gradualmente, y para la década de 1870 se empleaba para fabricar cigarros baratos⁸¹.

El auge de la exportación tabacalera sirvió de incentivo para la creación de nuevas empresas de transporte fluvial por el río Magdalena, siendo la primera la United Magdalena Steam Navegation Co., de 1846, con un capital de \$360.000, el 45,1% del cual era estadounidense, el 35,6% británico, el 6,3% alemán y el 13% colombiano. En 1857 el tabaco de El Carmen, que reunía a todos los productores de los distritos de la costa, representaba una quinta parte de las exportaciones; sin embargo, al cabo de seis años se convirtió en líder de las exportaciones tabacaleras⁸².

TABLA 6
PROVINCIAS Y DISTRITOS CULTIVADORES DE TABACO

Provincias	Distritos
Mompox	Morales, Simití, Taligua
Sabanalarga	Usiacuarí, Sabanalarga, Manatí y Arroyo de Piedra
Sincelejo	Sampués, Tolú, Caracol y Coloso
El Carmen	San Jacinto, El Carmen, San Juan, Zambrano
Corozal	Morroa, Ovejas, Sincé

Fuente: Vilorio, J. *Empresarios del Caribe Colombiano*..., p. 5.

Para mediados de siglo existían dos empresas de tabaco, una en María la Alta y otra en El Carmen de Bolívar. Las técnicas del cultivo del tabaco en El Carmen eran las mismas que utilizaban los campesinos antes del auge exportador, y se requería de la regularización de tránsito de la mercancía mediante un camino entre El Carmen y Zambrano por la orilla del río Magdalena. La producción de tabaco era de carácter estacional lo que generaba desempleo en las

81 Ocampo, J. A. *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*, cit., p. 203.

82 Muriel, R. *Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano 1850-1920*, cit.; Nichols, T. *Tres puertos de Colombia*..., cit.

épocas en las que no se recolectaba la hoja. Por otra parte, en ocasiones la mercancía era decomisada durante el transporte por diferentes razones derivadas de la inestabilidad política propia del período: hay registros de que a la casa comercial Castro & Co le fue expropiado en varias oportunidades el cargamento de tabaco de exportación, lo que se repitió en otras ocasiones con diferentes casas comerciales⁸³.

En 1855 la factoría de El Carmen aportaba el 12% de la producción nacional, mientras que Ambalema producía el 80% del tabaco colombiano. Sin embargo, entre 1865 y 1875 la producción de esta última pasó a significar menos del 1% debido al agotamiento de los suelos y al deterioro de la calidad del tabaco que producía, mientras que Palmira aportó casi el 51% de la producción nacional, seguido por El Carmen con el 38% para luego ascender a cerca del 70% del tabaco colombiano⁸⁴.

TABLA 7
PRODUCCIÓN ESTIMADA (KS) DE TABACO EN COLOMBIA
(1855-1875)

Año	Ambalema	Girón	Palmira	El Carmen	Producción nacional
1855	4.422.571,0	453.597,0	ND	680.395,5	5.556.563,5
1858	5.669.962,8	657.715,7	ND	ND	8.504.944,2
1865	2.834.981,4	1.133.992,6	1.700.988,8	3.401.977,7	9.071.940,5
1875	34.019,8	612.356,0	2.948.380,7	2.199.945,6	5.794.702,1

Fuente: Sierra, L. *El tabaco en la economía colombiana del siglo XIX*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1971.

Las exportaciones de tabaco provenientes de la región Caribe se debieron a dos razones principales: la creciente de-

83 Zambrano, F. El Poblamiento de la Costa Caribe durante los siglos XIX y XX, cit.

84 Viloria, J. Tabaco del Carmen: Producción y exportación dellos montes de María 1848-1893. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, 1999, 1-50.

manda europea y el deterioro de la producción en Ambalema, que había sido hasta el medio siglo la principal zona productora del país⁸⁵. Esa situación incentivó el cultivo en la zona de los Montes de María, que contaba con tierras fértiles y fácil acceso al río Magdalena. Para 1854 los empresarios Alejandro Danoville y Francisco Montoya, y el comerciante samario Joaquín de Mier iniciaron la producción y comercialización de tabaco en la zona de El Carmen. Esto se sustentó, además, en los subsidios otorgados a la Compañía de Vapores de Santa Marta que contaba entre sus socios con Joaquín de Mier, Manuel Abello, José Antonio Cataño, Lázaro María Herrera, Juan Gómez, Antonio del Real, Evaristo de Ujueta, Pedro Díaz Granados y el inglés Robert Joy, parte del núcleo de empresarios más significativos de la región⁸⁶.

TABLA 8
EXPORTACIONES DE TABACO COLOMBIANO A BREMEN
(EN ZURRONES)⁸⁷

Año	Ambalema	Girón	Palmira	El Carmen	Total anual
1862	40.420	2.019	-	35.747	78.186
1863	47.784	6.205	-	51.613	105.602
1869	14.108	5.546	6.705	70.446	96.805
1871	14.751	4.312	7.478	66.524	93.065

Fuente: Sierra, L. *El tabaco en la economía colombiana del siglo XIX*, modificado por el autor.

En términos generales Bolívar no contaba con una larga tradición en el cultivo del tabaco, por lo que la bonanza exportadora del siglo XIX le llegó más bien tarde, aunque aprovechó los precios bajos y la paulatina pérdida de calidad de otras regiones, como Ambalema, para insertarse en los mer-

85 Ídem.

86 Vilorio, J. *Empresarios del Caribe Colombiano...*, cit.

87 Los zurrónes eran paquetes de cuero en los que se empacaba el tabaco, los cuales podían oscilar entre 45 y 71 kilos.

cados internacionales, en especial el de Bremen; a pesar de que entre 1856 y 1864 la región de El Carmen proporcionó las mayores exportaciones del país (3.000 t), estas decayeron estrepitosamente a causa de la guerra Franco-Prusiana (1870-1871). Luego de esta caída la región se recuperó, y para 1874 representaba el 88% del valor del tabaco exportado por Colombia, con volúmenes que ascendían a 4.700 toneladas a comienzos de la década, y con una calidad superior a la de la década de 1860. No obstante, la competencia del sureste asiático, en especial de Java y Sumatra, desplazó la producción colombiana, de forma que para 1888 la región de El Carmen exportó poco más de 2.000 toneladas evidenciándose el abandono de muchos de los cultivos para ser reemplazados por ganadería⁸⁸.

TABLA 9
PRINCIPALES DISTRITOS TABACALEROS DEL ESTADO DE BOLÍVAR (1874)

Provincia	Producción (t)
El Carmen	1.025
Corozal	642,5
Sincelejo	385
Cartagena	150
Mompox	100
Chinú	60
Sabanalarga	63,4
Otras	0,9
Total	2.426,8

Fuente: Silva, L. D. Cartagena y su Hinterland 1870-1880, cit., p. 17.

En términos generales la bonanza tabacalera tuvo su declive hacia 1880 debido a la baja productividad, los altos costos del transporte por el río Magdalena y la ausencia de efectivos controles de calidad. Las condiciones en que

88 Ocampo, J. A. *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*, cit., pp. 239-241.

se desarrolló el sector durante el siglo XIX no permitieron que el tabaco se convirtiera en un producto competitivo, pues una mejor calidad requería mayores esfuerzos para seleccionar las semillas, rotar los cultivos y manejar de forma especializada tanto la hoja como el empaque, lo cual no ocurría casi en ninguna región, salvo en pequeña medida en Ambalema. Por tal razón, una vez los mercados internacionales consiguieron proveedores estables de tabaco de mejor calidad, como Cuba, Java y Sumatra, entre otros, a comienzos del siglo XX el producto colombiano quedó relegado, y las pocas exportaciones originarias de El Carmen y dirigida a Holanda y a Alemania se realizaban básicamente por medio del contrabando⁸⁹.

1.2. ALGODÓN

La guerra civil de los Estados Unidos provocó un fuerte desequilibrio en los mercados internacionales del algodón, de forma que entre 1860 y 1864 su precio se multiplicó por cuatro, lo que coincidió con una expansión de los cultivos en cercanías de Barranquilla, que se fortalecieron en la segunda mitad de esa década con un promedio anual de exportaciones de 1.569 toneladas entre 1867 y 1870^[90].

La región de Sabanalarga tuvo alguna participación en la expansión del cultivo, logrando su mayor producción en 1878. No obstante, las dificultades para contar con mano de obra calificada, una caída de los precios externos y la recuperación de la economía del sur de los Estados Unidos tras la guerra, llevaron a que la participación en los mercados

89 Muriel, R. Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano 1850-1920, cit.; Ocampo, J. A. *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*, cit., pp. 203-205; Bell, P. L. (1921). *Colombia: manual comercial e industrial*. Bogotá: Banco de la República, 2012.

90 Ocampo, J. A. *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*, cit., p. 363; Camacho Roldán, S. La agricultura en Colombia. En *Escritos Varios*. Bogotá, 1892; Zambrano, F. El Poblamiento de la Costa Caribe durante los siglos XIX y XX, cit.

internacionales cayera significativamente para ubicarse en 200 toneladas en 1880 y cerca de 100 toneladas en 1887^[91].

En términos generales, las condiciones de producción eran precarias, la fibra de mala calidad y los procesos de limpieza no cubrían los estándares. Si bien en la década de 1860 se intentó introducir semillas de algodón egipcio, la mayor parte era de fibra muy corta que se mezclaba con arena y hojas secas debido a un inadecuado proceso de recolección; además, los pocos esfuerzos que se hicieron para mejorar la producción e importar maquinaria moderna, sobre todo en la zona de influencia de Barranquilla, fueron infructuosos⁹².

1.3. CAFÉ

A finales del siglo XIX hubo una bonanza exportadora de café que dinamizó el puerto de Cartagena. Entre 1894 y 1898 las exportaciones del grano realizadas a través de los puertos del Caribe alcanzaron los 93.819.704 ks, de los cuales Barranquilla participó con el 77,5% y Cartagena con el 15,3%⁹³. De igual manera, del total de exportaciones realizadas desde Cartagena en 1886 el café ocupó la segunda posición con un valor exportado de \$356.415, y en 1887 ocupó la cuarta posición del total, con un valor de \$331.459, superado por las exportaciones de reses, tabaco y cueros⁹⁴.

La conformación de haciendas cafeteras, especialmente en el Magdalena, propició que la producción se desarrollara en todas sus etapas, incluyendo la exportación del grano ya tostado. Sin embargo, los cultivos de café de la región Caribe no alcanzaron el mismo desarrollo productivo que tuvieron los de la región andina, pues a pesar de su relativa relevancia regional en el siglo XIX, en el contexto nacional

91 Ocampo, J. A. *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*, cit., p. 363.

92 *Ibíd.*, pp. 363-364.

93 Meisel, A. *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos*, cit., pp. 145-146.

94 Ripoll, M. T. *El Central Colombia. Inicios de la Industrialización en el Caribe Colombiano*, cit.

se consideró una zona de baja intensidad comparada con Santander, Tolima, Cundinamarca, Antioquia y Caldas⁹⁵.

TABLA 10
EXPORTACIONES TOTALES A TRAVÉS
DE PUERTOS MARÍTIMOS (1894-1898)

Puerto	Volumen (kg)	Porcentaje
Barranquilla	72.704.023	77,5
Cartagena	14.378.824	15,30
Buenaventura	5.165.896	5,5
Riohacha	1.000.249	1,1
Tumaco	570.712	0,6
Total	93.819.704	100

Fuente: Meisel, A. *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo xx? y otros ensayos*, cit.

Los principales municipios cafeteros en 1925 eran San Jacinto, Sampués y Tolviejo, apenas 3 de los 51 asentados en la división administrativa. En los registros de la época aparece San Jacinto con 150.000 cafetos repartidos en 13 plantaciones; Sampués con 4.000 cafetos en una plantación y Tolviejo con 2.620 cafetos distribuidos en cinco plantaciones. Para finales de esa década operaron en Cartagena los depósitos de café de la Compañía Anglo Colombiana de Comisiones, los de Rafael del Castillo y Cía., los de Pombo Hermanos, los de F. Mouthon, los de Pedro A. Navarro, y los de Francisco Castillo, que apoyaban el comercio local y las exportaciones⁹⁶.

1.4. CAÑA DE AZÚCAR

En toda la región Caribe hubo cultivos de caña de azúcar que se destinaban principalmente al consumo regional,

95 Palacios, M. *El café en Colombia (1850-1970):...*, cit., pp. 66-67; Vilorria, J. *Empresarios del Caribe Colombiano:...*, cit., pp. 77-90.

96 Monsalve, D. *Colombia cafetera*. Bogotá: Banco de la República, 2016, p. 304.

pues para la época no había una clara vocación exportadora. Mompox, Magangué, Cartagena, Sabanalarga y Sincelejo eran las principales zonas de cultivo, siendo esta última la de mayor producción en 1878: 2.000 quintales de azúcar y 20.000 cántaras de miel⁹⁷. En ese año el gobernador de Mompox anotó que la producción agrícola más importante de la provincia era el melao (calculada en 18.000 cántaras anuales) que se utilizaba para la fabricación de aguardientes.

Como la caña de azúcar se puede usar para diversos fines (alimento de animales, combustible vegetal, productos artesanales o industriales como azúcar, panela o licores) su producción no se concentró exclusivamente en las haciendas, sino que se cultivó también en parcelas campesinas con una expansión regional importante⁹⁸.

Sin embargo, el rendimiento de las pequeñas fincas productoras de guarapo y panela era muy inferior a la de las haciendas que contaban con trapiches más tecnificados e inversiones que les permitían una mayor escala, de forma que con frecuencia vendían la totalidad de su cosecha a las grandes haciendas que la usaban como materia prima, junto con la propia, para elaborar los productos finales de comercialización⁹⁹.

La consolidación del cultivo de caña en algunas zonas impulsó la producción de miel, panela, aguardiente y azúcar, pero fue el aguardiente el que registró las mayores inversiones, lo que permitió algunos excedentes en los diferentes eslabones de la cadena, desde el cultivo hasta la comercialización. En las pequeñas y medianas propiedades primaba el trabajo familiar campesino, mientras que en las de mayor tamaño la costumbre era el trabajo asalariado¹⁰⁰.

El país líder de la explotación de la caña en Latinoamérica era Cuba, donde se habían introducido métodos de

97 Flórez, R. A. *Economía Agrícola y circuitos comerciales en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886*, cit.

98 *Ibíd.*, p. 151.

99 *Ibíd.*, p. 152.

100 *Ibíd.*, pp. 43-45.

evaporación al vacío y centrifugadoras que aumentaban la productividad. En el Caribe, la principal producción azucarera recaía en el Ingenio Central Colombia, en Sincerín¹⁰¹.

Este ingenio, fundado por Vélez Danies y Cía., empresa formada por los hermanos Carlos y Fernando, en sociedad con su hermana Margarita, funcionaba en la hacienda San Agustín, cerca de la población de Sincerín, a unos 50 kilómetros de Cartagena, entre la serranía de San Jacinto (Montes de María) y la margen izquierda del Canal del Dique. A comienzos del siglo xx la propiedad aumentó su tamaño con la compra de la hacienda Aguas Vivas, en la margen derecha del Canal, así como de los playones hacia el sur hasta la población de Rocha¹⁰².

La producción industrial de azúcar había sido objeto de algunos intentos previos en la región, incluyendo en 1873 la creación de la Compañía del Ingenio de Balmaseda (más tarde Ingenio de María) de Tomás y Juan C. Stevenson y Nicolás de Zubiría. Esta empresa, con un capital de 100.000 pesos oro, contaba con la asesoría del cubano Francisco Javier Balmaseda, y se ubicó cerca de Maríalabaja. Luego de algunos años el ingenio debió cerrar en 1892 por iliquidez, y el trapiche fue vendido a la Casa Brugos de Cereté, e instalado en la hacienda El Cedro para ser utilizado en la fabricación de ron¹⁰³.

El 31 de julio de 1906 se firmó un contrato entre Francisco de P. Manotas, ministro de Obras Públicas, y el general Lácides Segovia en representación de Vélez Danies y Cía., para establecer un ingenio en San Agustín con el fin de producir azúcar de exportación. Esta compañía fue beneficiaria del programa de apoyo del gobierno de Rafael Reyes, en consecuencia, se incluyó el compromiso de un subsidio de \$150.000 oro, respaldados con los derechos de exportación de ganado embarcado en Barranquilla y Cartagena, además

101 Ripoll, M. T. *El Central Colombia. Inicios de la Industrialización en el Caribe Colombiano*, cit.

102 *Ibíd.*, p. 72.

103 Ripoll, M. T. *El Central Colombia. Inicios de la Industrialización en el Caribe Colombiano*, cit., p. 73.

de un gravamen a los derechos de importación de azúcar un mes antes del inicio de la producción. En contraprestación el ingenio produciría 650.000 arrobas por zafra (unas 7.500 toneladas) para enero de 1910. Sin embargo, este subsidio, del cual sólo se concretaron \$50.000 oro, generó un fuerte debate en el interior del país por competencia desleal, lo que llevó a renunciar a él y devolver lo recibido¹⁰⁴.

En 1907 Fernando Vélez Daníes constituyó en Nueva York, en nombre de sus socios, la Colombian Sugar Co. como una compañía estadounidense con un capital de un millón de dólares. En enero de 1908 Vélez Daníes y Cía. traspasó en venta a esta compañía los terrenos de la hacienda San Agustín, con excepción de 300 hectáreas, por un valor de un millón de dólares y la totalidad de las acciones. No obstante, en 1910 la compañía estadounidense fue liquidada y se transfirió su capital a una sociedad anónima colombiana constituida en Cartagena con el nombre de Colombia Sugar Company¹⁰⁵.

IMAGEN 1

CAÑA EN VAGONES DEL FERROCARRIL EN EL INGENIO CENTRAL COLOMBIA,
HACIENDA SAN AGUSTÍN DE SINCERÍN (BOLÍVAR)



Fuente: Cartagena: Fototeca Histórica UTB (1910).

104 *Ibíd.*, pp. 73 y 80.

105 *Ibíd.*, p. 73.

La planta se organizó con la ayuda de ingenieros cubanos, encabezados por Luis Bacallado, y en ella se instaló maquinaria moderna, importada en su mayoría de A. & W. Smith de Glasgow, la cual fue trasladada por ferrocarril hasta el ingenio. El sistema se basaba en la evaporación al vacío y la centrifugación de los cristales, lo que proporcionaba mayor productividad que la lograda con maquinaria tradicional. Este sistema, que se denominó central, se convirtió en el estándar de la industria y, aunque era más costoso, permitió aumentar la producción y mantener una calidad estándar hasta el producto final. El ingenio se instaló en 1909 con capacidad para diez mil toneladas de azúcar por zafra, y 1.300 toneladas de molienda cada 24 horas. Las primeras exportaciones se embarcaron en 1909 con destino a Gran Bretaña (1.903 toneladas) y Estados Unidos (1.304 toneladas)¹⁰⁶.

Los cultivos de caña de azúcar que surtían el ingenio debían proveer la materia prima suficiente para aprovechar la capacidad instalada, lo que llevó a los agricultores a ensayar diversas variedades a fin de lograr la mayor productividad posible que se mantuviera constante, y para ello se contrató un equipo de agrónomos cubanos que apoyaron los procesos de transformación y adaptación de semillas en cultivos que alcanzaron las 2.000 hectáreas¹⁰⁷.

No obstante, la producción fue irregular pues la mayor parte se realizó a través de colonatos que no garantizaban la cantidad y calidad de la caña de manera regular en cada zafra; tampoco se implementaron los sistemas de riego adecuados teniendo en cuenta los factores climáticos normales para la zona¹⁰⁸.

Al interior de la hacienda y el ingenio se transportaba la caña cortada y apilada mediante carros tirados por 300 yuntas de bueyes que recorrían doce kilómetros de vías fé-

106 *Ibíd.*, p. 74; Guardo, S. A. Ingenio Central Colombia, Sincerín (Bolívar):..., cit., p. 23.

107 Ripoll, M. T. El Central Colombia. Inicios de la Industrialización en el Caribe Colombiano, cit., p. 75.

108 Guardo, S. A. Ingenio Central Colombia, Sincerín (Bolívar):..., cit., p. 27.

reos portátiles desde el campo hasta la línea férrea principal, la cual cubría 65 kilómetros y movilizaba 500 vagones, seis carros especiales, 30 carretas para cañas, ocho planchas y cuatro carros de maniguetas¹⁰⁹.

IMAGEN 2

FERROCARRIL TIPO "DECAUVILLE" PARA CARGAR LA CAÑA A LA FÁBRICA
DEL INGENIO CENTRAL COLOMBIA



Fuente: Tren tipo "Decauville", Cartagena: Fototeca Histórica UTB (1910).

En términos generales, el precio del azúcar local era más atractivo para los productores que el de los mercados internacionales, en parte porque el azúcar cubano tenía preferencias arancelarias en Estados Unidos y la colombiana pagaba un 20% más de derechos de importación, además del recargo por flete por la mayor distancia recorrida. De forma que el valor pagado en 1913 al exportador en Estados Unidos era de ¢4 la libra, mientras que en los mercados locales oscilaba entre los 6 y los ¢10 por libra¹¹⁰.

En 1921 los costos de transporte entre Sincerín y Girardot se estimaban en \$43.39 oro/ton, mientras que desde el Valle del Cauca eran de \$100 oro/ton, lo que le permitió al

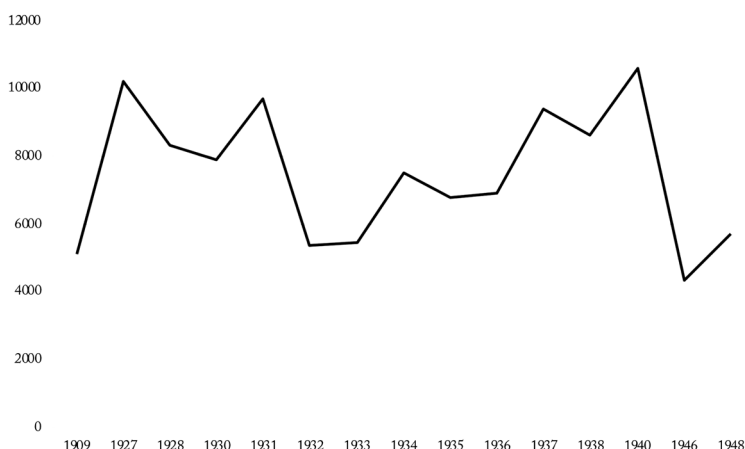
109 Ripoll, M. T. *El Central Colombia. Inicios de la Industrialización en el Caribe Colombiano*, cit., p. 77.

110 *Ibíd.*, p. 81.

ingenio en Sincerín controlar en los mejores años cerca del 22% del mercado del país, ventaja que mantendrían hasta la década de 1930 cuando la red férrea y la carretera del sur occidente abarataron los costos¹¹¹.

En los primeros años de la crisis de 1930 disminuyó la producción de azúcar en el ingenio, aunque hacia mediados de la década tuvo una moderada recuperación, para ubicarse de nuevo entre 1937 y 1938 cerca de la capacidad instalada.

GRÁFICA 5
PRODUCCIÓN DE AZÚCAR EN EL CENTRAL COLOMBIA
(TON) (1909-1948)



Fuente: Guardo, S. A. Ingenio Central Colombia, Sincerín (Bolívar):..., cit., pp. 29 y 39.

Nota: no se tienen datos completos para las décadas de 1910, 1920 y 1940.

Con la muerte de Fernando Vélez Daníes y su hijo Fernando en 1938 surgieron para la empresa importantes dificultades, ocasionadas especialmente por los juicios de sucesión, lo que llevó al ingenio a un continuo declive que se tradujo en menor producción, nuevos ingenios y trapiches estable-

111 Ripoll, M. T. El Central Colombia. Inicios de la Industrialización en el Caribe Colombiano, cit., p. 81; Guardo, S. A. Ingenio Central Colombia, Sincerín (Bolívar):..., cit., p. 37.

cidos por los mismos miembros de la familia que competían con el Central, y serias dificultades administrativas. En los años siguientes la operación generó pérdidas que condujeron finalmente a la liquidación de la empresa en 1953. Sin embargo, su operación le permitió al ferrocarril de Cartagena contar con un volumen de carga y de ingresos que apuntalaron su operación, en especial en las primeras dos décadas de funcionamiento del ingenio.

5. GANADERÍA

La producción ganadera en la costa Caribe creció gradualmente impulsada por los grandes terratenientes y fundamentada en el método de la aparcería¹¹². Su expansión llevó a algunas haciendas a introducir pastos más productivos, como el pará, y a cercar con alambre de púas los potreros, lo que permitió racionalizar la producción, abandonar paulatinamente las prácticas de trashumancia tradicional, iniciar programas de conservación e introducir nuevas razas de ganado¹¹³.

A partir del siglo XIX grandes extensiones de tierra improductiva, en especial en los territorios de Cesar, Sucre, Córdoba y Bolívar, se destinaron a la ganadería de forma que la creciente industria se convirtió en un elemento fundamental de la economía caribeña. Su desarrollo se caracterizó por una alta concentración de la propiedad y el desplazamiento de otras actividades productivas de zonas fértiles de cultivo¹¹⁴.

112 En la aparcería el dueño entregaba al trabajador los medios de producción (tierra, semovientes, semillas, herramientas, etc.) a cambio de una compensación en dinero o especie al final del ciclo productivo.

113 Kalmanovitz, S. El régimen agrario durante el siglo XIX en Colombia. En J. G. Cobo, y S. Mutis (Edits.), *Manual de historia de Colombia*, 2.^a ed., Vol. 2, Bogotá: Printer Colombiana, 1982, p. 276.

114 Zambrano, F. El Poblamiento de la Costa Caribe durante los siglos XIX y XX, cit.

TABLA 11
EXPORTACIONES GANADERAS (1879-1906)

Año	Ganado total	Por Cartagena
1879-1880	16.586	5.636
1880-1881	29.042	10.530
1881-1882	25.745	17.360
1882-1883	24.575	20.463
1883-1884	20.484	18.120
1884-1885	3.706	-
1888	19.180	18.120
1889	9.809	8.019
1892	3.044	2.203
1893	3.504	2.867
1894	6.914	5.240
1895	2.482	1.782
1896	2.556	1.788
1897	2.236	486
1898	18.784	17.697
1899	-	65.000
1905	116.698	87.114
1906	-	41.400

Fuente: tomado de Ocampo, J. A. *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*, cit., p. 374.

Al igual que otros sectores, la ganadería experimentó varios períodos de auge exportador propiciados principalmente por causas externas. En Cuba la Guerra de los Diez Años afectó las zonas rurales, lo que generó la necesidad de importar ganado para suplir la demanda y reconstruir los hatos, de forma que entre 1879 y 1884 se exportaron a la isla 120.000 cabezas desde Barranquilla, Cúcuta y Cartagena, de las cuales el 60% salió de Cartagena. El inicio de la construcción del Canal de Panamá en 1881, y hasta 1888 cuando la compañía del Canal Interoceánico cesó su trabajo, demandó gran cantidad de carne del Caribe colombiano.

Pero fue en 1898 cuando la industria pecuaria del Caribe tuvo su mayor bonanza exportadora con el fin de la Guerra de Independencia de Cuba que se prolongó hasta 1906, cuando se exportaron no menos de 400.000 cabezas¹¹⁵.

Con la bonanza propiciada por la Guerra de Independencia de Cuba (1895-1898) se incrementaron las exportaciones de ganado en pie (186 reses en 1897; 17.700 en 1898 y 65.000 en 1899) provenientes del sur de Bolívar y de Coveñas¹¹⁶, regularizando de paso un servicio marítimo entre Colombia y la isla que estuvo controlado principalmente por empresas noruegas.

TABLA 12
PRINCIPALES EMPRESARIOS EXPORTADORES DE GANADERÍA
EN LA REGIÓN CARIBE

Empresarios	Casa Comercial	Puerto de exportación hacia Cuba
Carlos y Fernando Vélez Danies	Vélez Danies & Cía.	Cartagena
Diego Martínez Camargo	Diego Martínez y Cía.	Cispatá
Bartolomé Martínez Bossio	-	Cispatá
Ramón Santo Domingo	-	Barranquilla
José Fuenmayor	-	Barranquilla

Fuente: elaboración propia a partir de Ripoll, M. T. *El Central Colombia. Inicios de la Industrialización en el Caribe Colombiano*, cit..

Los principales empresarios que se dedicaron al negocio ya tenían experiencia como exportadores de otros productos agrícolas, en especial la Casa Comercial de Vélez Danies &

115 Meisel, A. *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo xx? y otros ensayos...*, cit., pp. 148-150; Ocampo, J. A. *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*, cit., p. 373; Bell, P. L. *Colombia: manual comercial e industrial*, cit., p. 192.

116 Ocampo, J. A. *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*, cit., pp. 373-375.

Cía., que había exportado ganado a Colón, Venezuela, Trinidad y Jamaica y que para sustentar la exportación a Cuba mantenía en pastaje alrededor de unas 60.000 cabezas de ganado. Por su parte, la Casa Comercial Diego Martínez y Cía. tenía un contrato para suministrar anualmente 44.000 cabezas de ganado a la zona del Canal de Panamá¹¹⁷.

La bonanza en las exportaciones de ganado generó el capital necesario para que los empresarios fundaran bancos en Cartagena entre 1873 y 1925; así, los Vélez Danies fueron accionistas del Banco de Bolívar y junto con los Martínez colaboraron en la creación del Banco Industrial. Años después los Vélez Danies fundaron el Ingenio Sincerín y la fábrica de materiales de construcción El Progreso¹¹⁸.

Entre 1850 y 1900 los hatos crecieron de manera significativa, lo que se reflejó en un incremento en el valor de la tierra en las zonas de Bolívar dedicadas a la ganadería, pasando de \$40 en 1850 a \$400 en 1880 la caballería de tierra (aproximadamente 463 hectáreas), acompañado de un proceso acentuado de apropiación de terrenos baldíos¹¹⁹.

Después de la Primera Guerra Mundial, y con un capital inicial de \$3 millones, se fundó en Cartagena The Colombian Products Co., compañía ganadera encargada con otras de surtir el frigorífico Packing House de Coveñas fundado por la Casa Comercial Danies y Cía., Diego Martínez y Cía., Julián Patrón Airiarte (empresario ganadero de Tolú) y la compañía estadounidense The Internacional Products Co, con el fin de exportar carne de ganado vacuno congelada; a pesar del esfuerzo el negocio quebró en 1925 debido a los altos costos de operación que no lo hacían competitivo frente a otros frigoríferos argentinos, sumado a que el mer-

117 Bossa Herazo, D. *Cartagena independiente, tradición y desarrollo*. Bogotá: Tercer Mundo, 1967.

118 Meisel Roca, A. Los bancos de Cartagena 1874-1925. *Lecturas de Economía*, 1990.

119 Solano, S. y Flórez, R. Sociedad, tierra y poder en los Estados Unidos de Colombia, 1857-1885: El caso del Estado Soberano de Bolívar. *Diálogos*, 14 (2), 2013, pp. 81 y 87.

cado interno no generaba los suficientes excedentes de producción para los mercados internacionales. Kalmanovitz¹²⁰ señala que la quiebra del frigorífico se debió a los costos de funcionamiento del proyecto que no lo hacían competitivo, y porque el consumo interno dejaba pocos excedentes para una exportación rentable¹²¹.

En 1925 Bolívar contaba con 11.231.753 cabezas de ganado vacuno, 177.688 de ganado porcino, 82.837 caballar y 75.058 asnal. Las demás especies tenían una participación menor y de carácter local. La mayor parte de la producción de ganado vacuno provenía de Montería, San Marcos, Loricá, Sincelejo, Corozal, Ayapel, Ciénaga de Oro, Sahagún y Sucre, aunque las exportaciones estaban en franco retroceso comparadas con las de principios de siglo, registrándose 8.210 cabezas de ganado por el puerto de Coveñas en 1921, con un breve repunte a 20.449 cabezas en 1922, 24.062 en 1923 y 30.465 en 1924¹²².

120 Kalmanovitz, S. *Economía y Nación: una breve historia de Colombia*, cit.

121 Ripoll, M. T. *El Central Colombia. Inicios de la Industrialización en el Caribe Colombiano*, cit.; Kalmanovitz, S. *Economía y Nación: una breve historia de Colombia*, cit.; Kalmanovitz, S. *El régimen agrario durante el siglo XIX en Colombia*, cit.

122 Monsalve, D. *Colombia cafetera*. Bogotá: Banco de la República, 2016, p. 297.

II. El Canal del Dique, la conexión con el río Magdalena

Conectar el puerto de Cartagena con el río Magdalena era una necesidad evidente desde muy temprano en la Colonia debido a que geográficamente el puerto no tenía un punto de conexión natural con el río, salvo a través de ciénagas; sin embargo, las condiciones naturales hacían de la ciudad un sitio privilegiado para construir en ella un puerto fortificado. La solución para esta conexión con el interior del país implicó un difícil proceso que privilegió en primer lugar la articulación del puerto marítimo a través de un canal artificial.

Uno de los mayores problemas de Cartagena como puerto era su conexión con el interior del país. La zona estaba rodeada de un grupo de ciénagas, lagunas y zonas pantanosas en lo que fue una antigua desembocadura del río Magdalena. Los registros de utilización de esta zona datan de 1571, cuando Mateo Rodríguez trazó un camino de herradura entre el caño de Calvara hasta Barranca Vieja, por lo cual tenía derechos de explotación por el uso de las personas o de la carga que lo transitara. Más adelante, en 1575 Martín Polo abrió una ruta desde el morro de Juan Gómez

hasta el río Magdalena que usaba el camino y las ciénagas. En 1596, una vez terminados los privilegios de estas rutas que se articulaban con el río se permitió su uso público¹²³.

En 1650, durante la gobernación de Pedro Zapata de Mendoza, el ingeniero Juan de Somovilla y Tejada construyó en seis meses un canal que unía el Magdalena con el Caribe. En la colonia este canal era navegable con champanes y bongos la mayor parte del año, complementado con recuas de mulas en el verano. El Dique Viejo, como se conoció más adelante, tenía 2.400 metros y un ancho variable de 4 a 5 metros¹²⁴.

Desde el 7 de marzo hasta el 20 de agosto de 1650 trabajaron en la obra cerca de 2.000 personas con un costo de \$50.000, de los cuales \$10.000 fueron aportados por la ciudad a censo para poder completar el financiamiento de la excavación. Las embarcaciones tardaban de tres a cuatro días en surcarlo, con una reducción estimada de los costos de fletes del 50%. Sin embargo, el Dique Viejo no tuvo mantenimiento, lo que hizo que al cabo de un tiempo ya no fuera utilizable, llegando a ser navegable en 1679 sólo el Medio Dique entre Matunilla y Mahates¹²⁵.

En el siglo XVIII el Canal del Dique se utilizó en su totalidad durante la estación de lluvias, aunque el Medio Dique prestaba servicio todo el año. Sin embargo, la desembocadura en el Magdalena estaba bloqueada por una barra de arena y, de acuerdo con narraciones de Francisco Cornejo en 1724, había sido bloqueado por comerciantes y dueños de mulas con troncos para evitar su uso y mantener los precios altos¹²⁶.

Esta situación provocó una reacción de las autoridades que ese año encargaron al ingeniero Juan de Herrera Sotomayor un estudio para analizar la viabilidad de construir

123 Aguilera, M. Ob. cit., pp. 7-8.

124 Mogollón, J. V. El Dique en el siglo XIX:..., cit.; Aguilera, M. Ob. cit., p. 7.

125 Lucena, M. Ob. cit., p. 94.

126 Ídem.

una nueva boca al sur de la antigua, la cual se consideraba irrecuperable. El estudio sugería un nuevo corte en Barranca del Rey, desde donde se conectaría con el sitio de Santa Rosa en el Canal y requería de dos compuertas para regular el paso del agua. El canal se concedió en arrendamiento mediante una concesión de diez años a cambio de realizar los trabajos, los cuales fueron terminados en 1726, dejando sin uso el antiguo curso que se llamó Dique Viejo¹²⁷.

Aunque la reapertura del Canal generó una rebaja en los precios, requería un mantenimiento constante, por lo que, al terminar la concesión la obra, que pasó al control de la ciudad, no volvió a recibir los cuidados necesarios, con lo que se regresó a la situación anterior en la que sólo era navegable el Medio Dique. En 1848 se designó al ingeniero militar Ignacio Sala para que prepara un nuevo proyecto de recuperación del Canal, aunque este no se concretó¹²⁸.

En 1776 se intentó sin éxito un nuevo proyecto para reabrir el Canal del Dique a cargo del ingeniero Juan Jiménez Donoso, quien siguió los lineamientos definidos por Herrera Sotomayor de abrir una nueva boca en el río Magdalena y construir un sistema de esclusas, además de un proceso de limpieza general a lo largo de todo el canal. En 1796 se conformó una nueva iniciativa con el mismo propósito, en la que estaban involucrados José Celestino Mutis y Pedro Fermín de Vargas, pero debido probablemente a la difícil situación política tampoco se pudo llevar a cabo¹²⁹.

El comienzo del siglo XIX significó para Cartagena un proceso de declive económico y demográfico siendo desplazada por Barranquilla. En 1825 la ciudad tenía 18.000 habitantes y en 1870, cuando prácticamente se había abandonado el tránsito de embarcaciones por el Canal del Dique debido a las dificultades de la navegación, registraba tan sólo 8.603 habitantes¹³⁰.

127 Lucena, M. Ob. cit., p. 95.

128 Ibíd., p. 96.

129 Ídem.

130 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 213.

En el siglo XIX la navegación de barcos de vapor a través de la zona conocida como el “alto Dique” presentaba serios problemas debido al tamaño de los barcos y a lo angosto y difícil de la ruta. La zona del “Dique medio” atravesaba ciénagas paralelas de menor pendiente y mayor profundidad, brindando mejores condiciones para la navegación. Sin embargo, el “Dique bajo”, aunque adecuado para la navegación de champanes no lo era para vapores debido a su sedimentación proveniente del Magdalena, lo que afectaba la ciénaga de Matuna por su poca profundidad¹³¹. A 150 metros del río el Canal estaba seco la mayor parte del año y el estancamiento de las aguas producía fuertes olores además de hacer imposible la navegación¹³². De todas formas, para llegar a Cartagena era necesario transitar los caminos y carreteras disponibles en la época.

En 1823 se le otorgó por veinte años a Juan Bernardo Elbers el monopolio de la navegación en el río Magdalena, junto con el privilegio de reparar y operar el Canal del Dique; no obstante, Elbers se enfrentó a trabas burocráticas y a una fuerte oposición política en diferentes ámbitos del gobierno que le impidieron desarrollar ese privilegio, lo que lo obligó a usar otras rutas del Magdalena al Caribe¹³³.

En 1844, durante la gobernación de Juan José Nieto, la Cámara Provincial de Cartagena contrató al ingeniero George M. Totten para estudiar la manera de hacer navegable el Canal del Dique a los vapores desde la bahía de Barbacoas hasta el río Magdalena. El canal de Totten fue un segundo corte que se realizó entre el río y la ciénaga de Sanaguare (1844 y 1848), a unos 12 kilómetros de Barranca Nueva en la zona del “alto Dique”¹³⁴.

La propuesta consistía en una canalización recta de 15 kilómetros con un ancho de 20 metros, dos de profundidad y esclusas en los extremos para evitar el tramo entre

131 Mogollón, J. V. *El Dique en el siglo XIX...*, cit., p. 171.

132 Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit., p. 71.

133 *Ibíd.*, p. 72.

134 Mogollón, J. V. *El Dique en el siglo XIX...*, cit., p. 173, pp. 171-196; Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 231.

Barranca Nueva y la ciénaga de Sanaguare. Este canal fue excavado entre Calamar y Santa Lucía con una extensión final de 15 kilómetros y dos esclusas de madera para manejar las crecientes del río¹³⁵.

Totten fundó el poblado de Calamar el 1.º de enero de 1848 en la esquina sur de la desembocadura de su nuevo canal, a unos 90 kilómetros de Bocas de Ceniza. El nombre fue un homenaje al gobernador Nieto, quien había publicado en 1843 la novela *Ingermina, o la hija de Calamar*. En 1850 la recién fundada Compañía de Navegación del Dique, de propiedad de comerciantes de Cartagena y de Totten, lanzó al agua el primer buque de vapor importado de Estados Unidos y nombrado Calamar, el cual tenía una rueda de propulsión y un calado muy bajo de 2½ pies, lo que le permitía navegar en las partes menos profundas con relativa facilidad. El trayecto de Cartagena a Mompox le tomó nueve días, del 15 al 24 de junio y, además de que fue considerado un éxito rotundo en la ciudad, le permitió ocuparse los meses siguientes en el transporte de cargas de tabaco¹³⁶.

Francisco Montoya, importante comerciante antioqueño, y Joaquín de Mier, hacendado y comerciante samario, fundaron en 1851 la Compañía de Vapores de Cartagena, replicando el modelo de negocio que habían iniciado unos años antes con la Compañía de Vapores de Santa Marta. Esta nueva compañía, de la cual Totten era uno de los cinco directores, recibió un capital inicial de \$300.000 y un subsidio anual del gobierno del general López, tras lo cual compraron el Calamara a la Junta Provincial de Cartagena y adquirieron el privilegio del monopolio en esa ruta. Durante los dos primeros años de funcionamiento la Compañía de Vapores de Cartagena transportó 657 pasajeros y 7.350 cargas de mercancía de 250 libras cada una; no obstante, con la eliminación del monopolio del tabaco la compañía perdió los \$28.000 de subsidio anual, los cuales eran respaldados

135 Mogollón, J. V. El Dique en el siglo XIX:..., cit., pp. 181-182.

136 Poveda, G. *Vapores fluviales en Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo, 1998; Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit., p. 56; Mogollón, J. V. El Dique en el siglo XIX:..., cit., p. 182.

por estas rentas. No obstante, tras el naufragio del Calamar la empresa suspendió definitivamente sus operaciones¹³⁷.

Las condiciones de navegabilidad no eran iguales a las de los primeros dos años de funcionamiento. El material orgánico del río y el caudal que arrastraba los sedimentos hizo que para 1852 la primera gran creciente dejara inutilizadas las esclusas. La sedimentación del canal de Totten, ocasionada por la falta de esclusas, provocó que la ciénaga de Matuna se colmatara y fragmentara, lo que también sucedió con las de Palotal, Honda, Labarcés, Matunilla, Juan Gómez, y el desaparecido caño del Estero, que comunicaba las bahías de Cartagena y Barbacoas, impactando severamente el comercio de la ciudad con el interior del país, en la medida en que por largos períodos, que llegaron incluso a los cinco años, se suspendiera completamente la navegación por el Canal¹³⁸.

Esto llevó a la Compañía de Vapores de Cartagena a la quiebra, con lo cual el comercio de Cartagena disminuyó rápidamente. Como consecuencia, a finales de 1852 fue anulado el contrato de Totten, aunque él reclamó sin éxito que se reconocieran los daños y perjuicios, hasta que se trasladó a Panamá para vincularse con el proyecto ferroviario que se estaba desarrollando¹³⁹.

En 1852 se contrató a John May y Lionel Gisburne, dos ingenieros extranjeros, para hacer una valoración del Canal y de las inversiones necesarias para su adecuado funcionamiento. El primero sostenía que las condiciones ambientales y la época de verano en la región hacían que la ruta no fuera sostenible y debía abandonarse. Por su parte Gisburne argumentó que con una inversión de £150.000 se podía recuperar la navegación. El gobierno cartagenero aceptó sus recomendaciones, y en los siguientes cinco años recibió múltiples propuestas que llevaron a intervenciones muy

137 Poveda, G. *Vapores fluviales en Colombia*, cit., pp. 105-106; Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit., pp. 57 y 75.

138 Mogollón, J. V. *El Dique en el siglo XIX:...*, cit., pp. 181-185; Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 231.

139 Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit., p. 75.

limitadas y a que se revirtiera la concesión del Canal al gobierno de Bolívar¹⁴⁰.

Hacia finales de la década de 1850 y en la de 1860 dos grupos de empresarios colombianos y una sociedad colombo estadounidense recibieron la concesión del Canal sin poderla operar con éxito. Situación que se repitió más adelante con un grupo de empresarios ingleses y colombianos¹⁴¹.

El gobierno firmó el 24 de octubre de 1867 un nuevo contrato de concesión para la limpieza, canalización y navegación a vapor por el Canal del Dique con la sociedad Lavalle Hermanos y Cía., de Nueva York, representada en Cartagena por Ramón S. Sánchez, con la cual ya se habían firmado infructuosamente dos contratos anteriores (1864 y 1865) con el mismo propósito y con la que se firmó uno con las mismas características en 1868. La concesión tendría una duración de 50 años, con el compromiso de mantener la navegabilidad en todo momento, establecer una línea de vapor con el barco “Manuel María Casas”, el transporte gratuito de correspondencia oficial y de empleados públicos en comisión, entre otras cláusulas habituales en este tipo de contratos¹⁴².

No obstante, los problemas de navegabilidad y de sedimentación hicieron que el Canal estuviera cerrado a la navegación en los años siguientes. Para enfrentar la situación el Estado Soberano de Bolívar y el gobierno de Felipe Pérez asignaron fondos en 1875 para abrir de nuevo la ruta a la navegación. Los trabajos se llevaron a cabo en una primera fase entre Pasacaballos, en la bahía de Cartagena, hasta la ciénaga del Pájaro, con cerca de un tercio de la longitud del Canal¹⁴³.

140 *Ibíd.*, p. 76.

141 *Ídem.*

142 Contrato para la limpia, canalización i navegación por vapor del Dique de Cartajena, 1867, p. 4; Páez, A. Contestación del Gobierno del Estado Soberano de Santander. *Gaceta de Bolívar* (552), 5 de abril de 1868, p. 4; Contrato celebrado con el Sr. Ramón S. Sánchez, ratificando los anteriores sobre la navegación por vapor del Dique de Cartajena, 1868, p. 2.

143 Poveda, G. *Vapores fluviales en Colombia*, cit., p. 121.

En 1878, en una segunda fase Rafael Núñez, presidente encargado del Estado Soberano de Bolívar, contrató a dos ingenieros estadounidenses, A. R. Terry y James J. Moore, para conectar en la zona del Dique Medio a Cartagena con el río Magdalena de manera más eficiente. Las obras comenzaron en 1879 con el uso de maquinaria y explosivos, lo que permitió reactivar parcialmente la navegación a finales de 1880 con el tránsito del vapor Once de Noviembre; en 1883 Pedro Vélez Martínez y otros empresarios fundaron la Compañía de Navegación por Buques de Vapor del Dique, y Bartolomé Bossio la Compañía del Dique y del río Magdalena. Entre 1882 y 1887 se realizaron 19 viajes con un promedio anual de 13.763 pasajeros¹⁴⁴.

En 1884 Barranquilla se encontró con la noticia de que debido a la sequía el Canal del Dique estaba cerrado, lo cual fue desmentido en la prensa cartagenera argumentando que obedecía a una campaña de desprestigio propiciada por *El Comercio* de Barranquilla con el propósito de atacar la ruta que competía con el ferrocarril de Bolívar y con el flujo de mercancía hacia esta ciudad. Para el momento, la compañía Atlas reportó tener en operación en condiciones adecuadas por el Canal del Dique los vapores Cartajena, Confianza y Rafael Núñez¹⁴⁵.

Para ese año había en Cartagena cinco agentes de líneas de vapores nacionales e internacionales que operaban en el puerto, así como cuatro agentes de compañías aseguradoras (una nacional, dos europeas y una estadounidense), y las oficinas de seis agentes consulares que representaban a Italia, Holanda, Bélgica, Inglaterra, Noruega, Suecia, Estados Unidos y España¹⁴⁶.

En 1887 operaban en el Canal del Dique los buques Magdalena, Lebrija, Once de Septiembre, Cartagena, Rafael Reyes y Rafael Núñez, con un movimiento total de 57.482,69

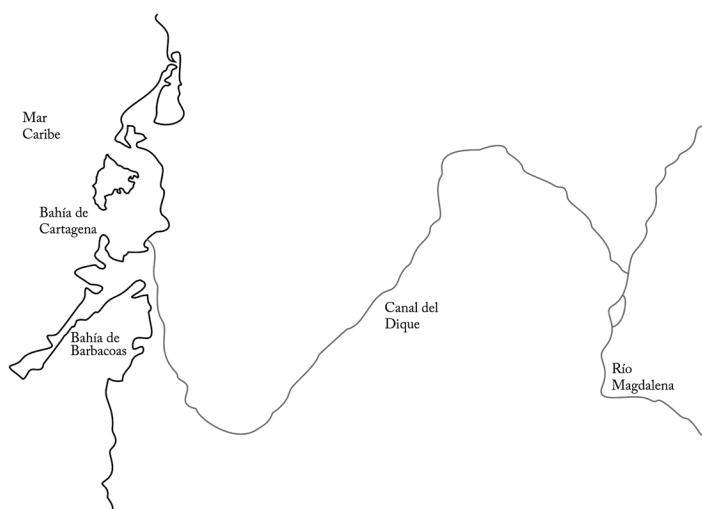
144 *Ibíd.*, p. 121; Ortiz Cassiani, J. *Los rumores de la estación...*, cit., p. 63.

145 Dique. *El Boletín* (173), 10 de marzo de 1884, pp. 1-3; Cartajena i Barranquilla. *El Boletín* (235), 27 de mayo de 1884, pp. 1-2.

146 Para nacionales i extranjeros. *El Boletín* (246), 9 de junio de 1884, p. 4.

cargas y 4.217 pasajeros durante el año¹⁴⁷. Se estima que entre 1888 y 1893 fueron transportados en la ruta del Canal del Dique entre Cartagena y Calamar 13.673 pasajeros, así como 6.853.034 cargas con un peso estimado de 300 toneladas en un total de 19 viajes, aunque las posibilidades de navegación disminuyeron significativamente durante estos años, siendo ya muy difícil a partir de 1888^[148].

MAPA 4
CANAL DEL DIQUE



Fuente: Aguilera, M. Ob. cit., p. 45, modificado por el autor.

Como consecuencia de la creciente sedimentación este auge transitorio fue menguando, razón por la cual Núñez contrató desde muy temprano, en 1887, un nuevo estudio con el holandés W. Bramdsma, quien entregó el proyecto en diciembre de ese año al gobernador José Manuel Goenaga. La propuesta era un sistema de canalización de 21 metros de ancho y tres sistemas controlados por esclusas en Calamar, Santa Lucía y aguas arriba de Mahates. No obstante, para

147 Dique. *El Porvenir* (474) 24 de abril de 1887, p. 2; Dique. *El Porvenir* (511), 8 de enero de 1888, p. 3.

148 Poveda, G. *Vapores fluviales en Colombia*, cit., p. 122.

ese momento la ruta era de muy difícil tránsito por los altos niveles de sedimentación que hacía que los buques encallaran con frecuencia y sus motores se recalentarán, ocasionando accidentes con las calderas¹⁴⁹.

En 1889 Robert C. Wood firmó un contrato para abrir un nuevo canal y dos años después había excavado 7.500 m³ de material en un canal de 14 metros de ancho, 2 de profundidad y 280 de longitud. No obstante, en octubre de ese año una comisión verificó que la maquinaria había sido abandonada y que Wood había regresado a los Estados Unidos, con lo cual caducó el contrato. Con este nuevo fracaso se inició el estudio de una alternativa diferente para conectar a Cartagena con el Magdalena¹⁵⁰.

Hacia mediados de la década de 1890 el Canal del Dique, que había quedado cerrado para la navegación debido al inicio del proyecto del ferrocarril de Cartagena y a las dificultades de finales del siglo XIX, fue descartado como medio de comunicación entre el río Magdalena y el Caribe. Para 1895 no se movilizaban vapores a través del Canal y sólo lo hacían algunas canoas cartageneras que veían menguado su negocio por el auge de los primeros años del ferrocarril¹⁵¹.

No obstante, la élite cartagenera continuaba considerando este canal como una alternativa viable para comunicarse con el interior a unas tarifas más bajas que las que cobraba la línea férrea y sin los trasbordos obligados¹⁵².

Tras múltiples esfuerzos del gobierno local y de los comerciantes cartageneros se logró la aprobación de la Ley 130 de 1915 que creaba la Junta de Limpieza y Canalización del Dique, la cual contrató con coronel (r) Vanderburgh (del U.S. Army Corps of Engineers) los estudios para que la navegación por el canal se pudiera realizar durante todo el

149 Mogollón, J. V. El Dique en el siglo XIX:..., cit., pp. 188 y 195.

150 Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit., p. 78.

151 Tráfico por el Dique. *El Porvenir* (1056), 22 de septiembre de 1895, p. 3.

152 Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit., p. 201.

año. Los informes de Vanderburgh fueron recibidos en 1917 y en 1920^[153].

En 1921 la prensa regional llevó a cabo una campaña para destacar las virtudes del dragado y puesta en operación del Canal del Dique como una alternativa más económica y eficiente que la canalización de las Bocas de Ceniza, argumentando además de la diferencia en el monto de las inversiones, que la bahía y la infraestructura de Cartagena podía ofrecer un mejor servicio¹⁵⁴, a pesar de que Barranquilla había desplazado desde hacía varios años a este puerto como principal puerta de entrada en el Caribe, y que el Dique en sí mismo tenía serios problemas de operación.

Con base en dichos estudios en 1922 se celebró un contrato con la Foundation Company de Nueva York para dragar el canal hasta alcanzar una profundidad mínima de seis pies, con el propósito de regularizar la navegación durante casi todo el año para embarcaciones de menos de 4 pies de calado. La empresa comenzó a realizar los trabajos en 1923 para garantizar la profundidad convenida y un ancho del canal de 34 metros con radio de curvas de 191 metros¹⁵⁵.

En 1925 y 1927 se firmaron dos nuevos contratos para continuar con las obras y se fijó la fecha de entrega en abril de 1930 con un costo asociado de \$2.000.000. Sin embargo, en medio de los sucesos económicos de finales de la década, la opinión era que el costo y la demora del proyecto habían sido excesivas, lo que condujo a la orden de suspensión de los trabajos, la devolución de los equipos al gobierno y la cancelación del contrato en 1931^[156].

153 En 1916 R. Hernández y W. Rodgers establecieron un servicio de bote con motor de gasolina entre Arjona y Sincerín, “con precios de pasaje y fletes reducidos y la seguridad de un itinerario fijo que permite una buena combinación con el ferrocarril”: Tráfico por El Dique, 1916, p. 4; Aguilera, M. Ob. cit., p. 13.

154 Canal del Dique, ferrocarril y muelle de Cartagena: un peligro y una necesidad nacional, 1921, p. 1; El Dique: la indiferencia del comercio nacional y el Gobierno, 1921, p. 1.

155 Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit., p. 202.

156 Ídem.

En la década de 1930 el gobierno intentó reiniciar las obras por cuenta propia, lo que implicó obras de dragado para mantener la profundidad en las zonas que ya estaban listas, así como la excavación de un canal para conectar con la bahía de Barbacoas. Este proyecto se le entregó a la firma Frederick Snare Co. la cual realizó el corte de Paruica con el fin de conectar la ciénaga de Matunilla con el caño del Estero. Las obras quedaron culminadas en 1935 con la excavación de 1.500.000 yardas cúbicas de material, el corte de barbacoas y la rectificación y ampliación de varios sectores, lo que permitió una profundidad de operación de 11,5 pies¹⁵⁷.

No obstante, para la década de 1940 el Canal se encontraba de nuevo en condiciones precarias de navegabilidad, lo que condujo a un nuevo esfuerzo para el dragado y rectificación que no logró estabilizar la navegación, puesto que para el primer trimestre de 1948 estaba prácticamente seco, aunque para la época de lluvias de final del año pudo ser operado. A pesar de esta estacionalidad, el Canal fue operado en los años siguientes con el siguiente flujo de carga.

TABLA 13
TONELADAS MÉTRICAS TRANSPORTADAS POR EL CANAL DEL DIQUE (1948-1951)

Año	Desde Cartagena	Hasta Cartagena	Total
1946	28.837	19.904	48.741
1947	16.781	39.139	55.920
1948	16.232	20.651	36.883
1949	13.308	10.625	23.933
1950	17.080	44.868	61.948
1951	28.359	99.798	128.157

Fuente: Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit., p. 203.

Durante 17 meses, hasta agosto de 1952, los trabajos de dragado fueron realizados por la Standard Dredging Company, Inc., de Nueva York, por un valor de USD2.000.000, dando

157 Ídem.

como resultado la regularización del ancho a 45 metros con una profundidad de 2,4 metros y una reducción del trazado de 117 a 114,5 kilómetros. En 1956, con la construcción de la refinería de Cartagena aumentó el tráfico de hidrocarburos transportados en remolcadores impulsados por hélices, lo que hizo perentorio el mantenimiento del Canal¹⁵⁸.

En 1960 el caño del Estero estaba cerrado por sedimentación, lo que llevó a la apertura del caño de Lequerica con una longitud inicial de 200 metros. Entre 1981 y 1984, el Consorcio Layne Dredging y Sanz & Cobe Ltda. rectificó el Canal del Dique con una profundidad máxima de 65 metros y mínima de 2,5 metros. No obstante, las obras no se terminaron por problemas económicos de la empresa constructora y por inconvenientes en el funcionamiento de las trampas de sedimentación que no funcionaron como se esperaba¹⁵⁹.

Aunque actualmente el Canal no opera como vía fluvial de interconexión, el impacto ambiental sobre las bahías de Cartagena y Barbacoas es negativo pues permanentemente descarga sedimentos que disminuyen la salinidad de las aguas, situación que se ha intentado revertir a través de un macroproyecto adelantado durante el gobierno de Juan Manuel Santos, mediante el cual se propuso construir obras preventivas y un sistema de esclusas que impida que se sigan vertiendo al mar sedimentos y agua dulce. No obstante, a pesar de que las obras debían haber comenzado en mayo de 2018, poco se ha avanzado hasta la fecha.

158 Aguilera, M. Ob. cit.; Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit., p. 203.

159 Aguilera, M. Ob. cit., p. 14.

III. El ferrocarril de Cartagena

Durante el siglo XIX se debatió largamente la necesidad de encontrar una ruta más eficiente que el Canal del Dique. En ese sentido, en 1845 se hizo la primera mención de construir una línea férrea en Cartagena con el propósito de unir la ciudad con Antioquia¹⁶⁰. El 28 de mayo de 1864 el gobierno del presidente Murillo Toro logró la aprobación de una ley para conectar el río Magdalena con Cartagena por medio de ferrocarril, junto con el compromiso del gobierno de adecuar el puerto para buques de mayor tamaño. Al amparo de esta ley se firmó un contrato el 10 de febrero de 1865, modificado el 21 de septiembre, con el inglés William Francis Kelly para adelantar el proyecto. El contratista debía conformar una compañía cuyo capital fuera de \$2.5 millones con una garantía sobre rendimientos de 7% anual y el 15% de las aduanas. Esta compañía fue constituida por Kelly y otros inversionistas en Londres con el nombre de la Magdalena Rail Road of Colombia¹⁶¹.

160 Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit., p. 123.

161 Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, Vol. 2, Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1923; Hemos recibido de Cartagena la siguiente correspondencia, 1865,

La Ley del 29 de marzo de 1865, que autorizaba el contrato firmado previamente con Kelly el 11 de febrero, estipulaba, entre otras cláusulas, que la concesión “del camino de carriles de hierro” debía durar 50 años, prorrogables por otros 25; conectar a Cartagena con un punto en la ribera occidental del río Magdalena; construir ramales con otras poblaciones; excluir del servicio militar a los trabajadores directos de la compañía; realizar aperturas parciales de la ruta al público en la medida en que se construyera; ceder los terrenos baldíos para su construcción y para las obras necesarias para su funcionamiento; establecer exenciones tributarias para el material y el equipo requerido para la construcción y el funcionamiento de la ruta; permitir el transporte gratuito de personas y envíos oficiales¹⁶².

Al amparo de esta ley Kelly firmó con el Estado Soberano de Bolívar un contrato el 31 de marzo de ese año, mediante el cual se comprometía a que el camino de carriles de hierro estuviera servido por máquinas de vapor en los términos descritos, así como al gozo exclusivo de la concesión a él o a los herederos de los derechos de la empresa, con lo cual el marco jurídico quedó allanado para la construcción de la ruta¹⁶³.

Kelly llegó de Europa el 28 de julio junto con dos ingenieros ingleses con el propósito de dar inicio a los trabajos preparatorios para la construcción de la línea férrea. La comitiva fue recibida por el gobernador con un acto solemne en el que se manifestaron las esperanzas que abrigaba el proyecto, el cual se calificaba como una obra “laudable y patriótica” para superar la situación “decadente i lamentable de los pueblos que componen el Estado”¹⁶⁴.

p. 244; Contrato para la construcción de un camino de hierro de Cartagena al río Magdalena, 1865, p. 1.

162 Convención Constituyente del Estado Soberano de Bolívar. *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar* (336), 9 de abril de 1865, pp. 1-2; Contrato para la construcción de un camino de hierro de Cartagena al río Magdalena. *La Opinión* (440), 24 de septiembre de 1865, p. 1.

163 Contrato entre el Poder Ejecutivo i William Francis Kelly, para la construcción de un ferrocarril de Cartagena a la ribera occidental del río Magdalena, 1865, p. 3.

164 Secretaria Jeneral del Estado. Circular avisando la llegada del Sr.

Sin embargo, contrario a los intereses de Cartagena, ya se discutía la necesidad de conectar a Barranquilla con un puerto marítimo lo que llevó a que la Convención Constituyente del Estado Soberano de Bolívar promulgara la Ley del 4 de mayo de 1865 que otorgó atribuciones al Ejecutivo para contratar una concesión que conectara, por medio de una vía férrea a Barranquilla con un puerto en Sabanilla, lo que significaba un duro golpe para los intereses cartageneros¹⁶⁵.

La élite cartagenera, reacia a perder su menguada posición en el comercio internacional, logró ejercer las presiones necesarias para que la Corte Suprema de Justicia suspendiera dicha ley. Los principales argumentos que se esgrimieron fueron la inconstitucionalidad de la ley debido a que vulneraba los derechos adquiridos en la ley del 28 de mayo de 1864 que otorgaba dicho privilegio a Cartagena para conectar por ferrocarril con el río Magdalena¹⁶⁶.

En particular, dicha ley indicaba que una vez escogido el punto sobre la ribera occidental del río Magdalena no podía escogerse otro sitio dentro del mismo Estado para conectar con otro puerto, lo cual implicaba que el proyecto de Barranquilla violaba ese punto específico de la ley, pues era un privilegio exclusivo al ser un puerto fluvial sobre el río¹⁶⁷. Aunque válido jurídicamente, en la práctica este argumento vulneraba la posibilidad de construir un mecanismo más eficiente de conexión de los mercados internacionales con el interior como el que ofrecía Barranquilla, y era evidente que buscaba bloquear dicha iniciativa, lo que logró por algún tiempo.

W.F. Kelly e ingenieros encargados de la construcción del Ferrocarril de Cartagena. *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar* (370), 24 de agosto de 1865, p. 2.

165 Torres, G. *Memoria relativa al retracto sobre el Ferrocarril de Bolívar*. Bogotá: Imprenta de la Luz, 1909, Palacio, J. M. Inauguración del Ferrocarril de Barranquilla a Sabanilla. *Diario Oficial*, 3 de enero de 1871, p. 6.

166 Ferrocarriles de Cartajena i Barranquilla. Bogotá: Imprenta de Gaitán, 1866, p. 1.

167 *Ibíd.*, pp. 5-6.

En noviembre de 1865 Kelly elevó una nota de protesta ante el cónsul británico Albany Fonblanque solicitando su apoyo en esta disputa legal. Sus argumentos eran que la firma de una ley para una línea diferente a la suya violaba la buena fe con la que había actuado en su proyecto y ponía en peligro la inversión de capitales ingleses interesados en invertir en su empresa. Así mismo, señalaba que esta situación generaba incertidumbre jurídica frente a cualquier otro negocio ferroviario que se adelantara en Colombia, pues una de las cláusulas que hacían viable este tipo de proyectos era mantener la exclusividad sobre el transporte en la ruta¹⁶⁸.

La nota de protesta fue respondida con dureza por el presidente del Estado Soberano de Bolívar, Antonio González Carazo, en una nota oficial al Consulado Británico. En esta se indicaba que Kelly no había agotado los recursos legales que tenía a su disposición para realizar el reclamo dentro de los canales oficiales y que, además, personalmente le había informado que todo obedecía a una confusión y que se respetaría el contrato que había firmado con el Estado Soberano. Sin embargo, en una comunicación posterior González le reconoció al cónsul británico Fonblanque que los concesionarios de la otra ruta habían recibido más que una “simple promesa”, y que le preocupaban las repercusiones en los mercados de Londres y Nueva York frente a estas dos concesiones enfrentadas¹⁶⁹.

Kelly viajó a Londres para conformar la empresa, para lo cual se reunió con J. Hart, representante de Colombia en esa ciudad con el fin de adelantar las gestiones correspondientes, así como con la firma de abogados Oliverson Laire & Peachy para redactar los estatutos y realizar las gestiones correspondientes. Los posibles inversionistas, en especial George Brassay y Julian Horn Tolmé, le pidieron a Kelly que adelantara una misión con los ingenieros Thos White y

168 Kelly, W. F. Protesta del Sr. Kelly. *Gaceta del Estado Soberano de Bolívar* (397), 26 de noviembre de 1865, p. 1.

169 González Carazo, A. Contestación. *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar* (397), 26 de noviembre de 1865, pp. 1-2.

Walter Tyndall para explorar en el terreno la ruta más conveniente; no obstante, estas gestiones no fueron aprobadas por el gobierno¹⁷⁰.

A comienzos de 1866 los ingenieros White y Thyndall recorrieron el posible trazado de la ruta, al tiempo que comerciantes de Cartagena se reunieron para nombrar un comité, compuesto por Senen Benedeti, Antonio del Real, Manuel Gómez y Francisco de Zubiría, con el propósito de evaluar la posibilidad de conseguir parte del capital requerido para la empresa con empresarios locales, de tal manera que se brindara una imagen positiva del proyecto en los mercados de Londres y se obtuviera un premio en la colocación de bonos para fondear la empresa¹⁷¹.

En los meses siguientes el comité mostró alguna actividad, buscando que los comerciantes de Cartagena utilizaran sus contactos en Londres para lograr atraer el capital necesario con el que iniciar la obra. La compañía había sido radicada en Londres con un capital suscrito de \$2.500.000 en 25.000 acciones cada una de \$100 (£20), de las cuales había que dar un pago inicial de capital de \$20 por acción y el valor restante en trimestres por sumas no mayores a \$10 en cada cuota¹⁷².

El esfuerzo jurídico y político para mantener el proyecto fue exitoso pues la Corte Suprema suspendió la Ley del 4 de mayo de 1865, lo que, aunado al contrato firmado con W. F. Nelly para construir un ferrocarril paralelo al Canal del Dique (el cual nunca se llevó a cabo), permitió la firma de un nuevo contrato en febrero de 1868 con los mismos beneficiarios¹⁷³.

Sin embargo, Kelly no pudo realizar exitosamente las gestiones para llevarlo a cabo y argumentó que el poco tráfico que se movía desde el interior hacia Cartagena hacía

170 Ferrocarril de Cartagena: apelación a la opinión pública (1865). s.n.

171 Ferrocarril de Cartagena, 1866, p. 3.

172 Ídem.

173 Pérez, G. *Nos dejó el tren...*, cit., p. 359; Armonización de intereses. Ferrocarriles de Cartagena i Sabanilla, 1866, p. 4.

que la obra no fuera rentable; así mismo, informó que los banqueros en el exterior consideraban que este puerto era de menor importancia que Santa Marta y Barranquilla. El contrato fue caducado sin exigir compensación a Kelly por el incumplimiento, teniendo como único efecto práctico el de demorar el proyecto del ferrocarril de Barranquilla¹⁷⁴.

Para algunos sectores de la opinión pública el fracaso se debió a la presión de políticos y empresarios interesados en llevar a cabo una obra similar en Barranquilla. Se evidencia esta situación en un informe del cónsul de los Estados Unidos en esa ciudad, L. M. Whelpley, en el que advertía de la inviabilidad del proyecto debido a las eximias perspectivas económicas de la región. Lo cierto es que la competencia dilató el inicio de ambos proyectos¹⁷⁵.

En los años siguientes se continuó discutiendo, no sin cierto optimismo, la posibilidad de construir no sólo esa línea, sino otras que conectarían El Carmen con Zambrano (a orillas del Magdalena), una línea de Cartagena a Magangué, y otra de Tolú Viejo a Tolú, y desde allí el Magdalena¹⁷⁶.

Más adelante, el 7 de septiembre de 1888 se realizaron negociaciones con la empresa de E. H. Hoving Jr. de Rotterdam para construir un ferrocarril desde un punto en la orilla occidental del Magdalena, cerca de Magangué, hasta Cartagena, con un ramal hasta Ciénaga de Oro u “otro punto conveniente”, sin concretarse en un proyecto claro y siendo abandonado por los proponentes sin explicación¹⁷⁷.

174 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 232.

175 Ferrocarril de Cartagena: apelación a la opinión pública, 1865; Correa, J. S. *Trenes y puertos en Colombia:...*, cit.; Ortiz Cassiani, J. *Los rumores de la estación...*, cit., 60-61.

176 Revista de los Estados. *El Conciliador Progresista* (19), 31 de diciembre de 1873, p. 2; Revista de los Estados. *El Conciliador Progresista* (20), 20 de febrero de 1874, p. 3.

177 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 232; Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, cit., p. 343; Ortega, A. Ferrocarril de Cartagena. *Anales de Ingeniería*, 18 (211-212), septiembre-octubre de 1910, p. 81.

También se discutió la posibilidad de construir una línea férrea ente Cartagena y Turbaco o Arjona mediante el sistema Decauville, el cual consistía en una trocha de 600 milímetros con rieles y durmientes de acero contruidos en una sola pieza. Esta propuesta buscaba reducir costos de construcción al tiempo que brindaba fortaleza al tendido. La utilidad de la vía se argumentaba en términos de las 200 cargas diarias que se movilizaban desde Turbaco al puerto por medio de unos 100 a 150 burros. La propuesta era promovida por José Manuel Goenaga, representante del ruso Miguel de Bravura y pretendía desarrollar esta línea con tracción animal o a vapor; con exención tributaria para el material de importación requerido para su construcción; cesión de tierras; garantía sobre el capital del 7% anual sin exceder los \$300.000 por 25 años; una duración de 50 años; el 20% de la propiedad de la empresa lo asumiría el gobierno; se pagaría \$3.000 por kilómetro construido; tendría el monopolio del transporte de agua fresca hacia Cartagena mientras no se construyera un acueducto, así como del telégrafo; la posibilidad de extender la ruta hasta el Magdalena en los siguientes quince años; la prohibición de concesionar una ruta paralela de ferrocarril durante la duración del contrato; 24 meses para construir el ferrocarril; 5.000 hectáreas de tierras baldías en Bolívar, entre otras condiciones que no llegaron a concretarse por la muerte de Miguel de Bravura en julio de 1888^[178].

El 11 de junio 1889 el gobierno departamental inició negociaciones con la empresa inglesa Forwood Brothers & Co. para construir un ferrocarril entre Cartagena y algún punto entre Ponedera y Magangué. El proyecto fue aceptado y se firmó un contrato el 11 de julio de ese año, pero la empresa no pudo conseguir los fondos necesarios en los

178 De Bravura, M. Vía férrea entre Cartagena y Turbaco. *Registro de Bolívar* (537), 14 de agosto de 1888, pp. 199-200. A través de sus apoderados Vélez Danés y Co. la condesa de Galve, madre de Miguel de Bravura, propuso sin éxito que se le cediera el contrato de su hijo (Vélez Danés Co., 1889: 63).

mercados internacionales para iniciar la obra debido a que los promotores habían estimado un tráfico mayor del que realmente se podía generar. Nuevamente el contrato fue caducado sin exigir compensaciones, aunque solicitaron una prórroga sin éxito el 28 de octubre de 1889^[179]. Para finales de la década ya estaban en pleno funcionamiento los ferrocarriles de Panamá y Bolívar, probando que eran sistemas viables y rentables en rutas cortas tropicales¹⁸⁰.

A finales de 1889, durante el gobierno de Carlos Holguín, el empresario estadounidense Samuel B. McConnico¹⁸¹ hizo una propuesta más seria, que fue aceptada el 4 de enero de 1890, para construir, explotar y usufructuar un ferrocarril desde Cartagena hasta la orilla occidental del Magdalena en el punto de inicio del Canal del Dique, junto con un tranvía en conexión con la Aduana. El contrato de concesión incluía la operación de un terminal marítimo y definía los siguientes puntos: exclusividad de concesión por 50 años a partir de la finalización de la obra para hacer y usufructuar un ferrocarril de vapor; el gobierno no permitiría la construcción de otra vía paralela en un espacio de 50 kilómetros en cada costado; cesión a perpetuidad de 100.000 hectáreas de tierras baldías; al final de los primeros 50 años existía la posibilidad de que el gobierno redimiera la obra, y de no hacerse se prorrogaba el término por 25 años más, pagando en compensación el 15% de las utilidades netas; el término final era de 100 años para revertir la propiedad al gobierno sin remuneración; la posibilidad de construir líneas transversales desde la línea principal a cualquier punto del departamento de Bolívar, aunque el gobierno se reservaba la posibilidad de construirlas con otro contratista en caso

179 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 232; Hart, F. R. *Personal reminiscences of the Caribbean sea and the Spanish main written by Francis Russell Hart*. Boston: The de Vinne Press, 1914, p. 27; Ortega, A. *Ferrocarril de Cartagena*, cit., p. 81.

180 Mogollón, J. V. *El Dique en el siglo XIX...*, cit., p. 191.

181 Samuel B. McConnico había estado vinculado previamente con la Illinois Central Railroad en los Estados Unidos (A Railroad from Cartagena to the Magdalena, 1892).

de que este no las adelantara; se fijaba un término de seis meses de aprobado el contrato para el estudio y fijación de la línea, y un término de construcción de tres años, salvo aplazamientos de fuerza mayor; se otorgaban privilegios de explotación de madera, piedra, arena, carbón y demás materiales para la obra en las tierras baldías adyacentes a la construcción o vecinas al río Magdalena y sus tributarios; se otorgaba exención de impuestos nacionales, regionales y nacionales para la importación de bienes para el ferrocarril; se daba la posibilidad de extender líneas telegráficas y telefónicas entre las estaciones, oficinas y talleres del ferrocarril; el concesionario se obligaba a construir en Cartagena un muelle de 200 yardas de largo y 13 de ancho¹⁸².

Las características técnicas de la línea eran:

- Extensión: 105.8 kilómetros.
- Ancho de la vía: un metro (que sería modificado a 3 pies).
- Rieles de hierro o acero de 25 kilogramos por metro.
- Pendiente máxima: 2.5%.
- Radio mínimo de curva: 97 metros.
- Traviesas de madera resistente a razón de 1.600 unidades por kilómetro.

Los concesionarios se comprometían a constituir una sociedad para ejecutar el contrato, construir un muelle cubierto en la terminal de la bahía de Cartagena con rieles y placa giratoria, así como un tramo del malecón y las instalaciones de la Aduana. En la terminal del río Magdalena debían construir un muelle, depósitos, salas de pasajeros y almacenes, así como establecer los servicios necesarios a lo largo de la línea. El transporte de empleados públicos en comi-

182 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., pp. 232-233; Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, cit., p. 344; Ortega, A. *Ferrocarril de Cartagena*, cit., p. 82; Diplomatic and Consular Reports: Colombia. Report on the Railways of Colombia. Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty, 1910, p. 15; Informe del Ministro de Fomento. Ferrocarriles en General, 1890, p. 2.

sión oficial y los empleados de los correos tenían derecho a viajar sin costo, pero los miembros de las fuerzas armadas tenían una rebaja del 50% del pasaje¹⁸³.

Para adelantar la propuesta se formaron dos corporaciones: la Cartagena Terminal and Improvement Company Limited, con un capital de USD1.200.000, y con J. Murray Forbes como presidente, Samuel B. McConnico como vicepresidente, y como gerente general Thomas R. Wheelock, y la Cartagena-Magdalena Railway Company con un capital de USD1.800.000 y una emisión de bonos con una tasa del 6% por el mismo valor; la presidencia y la vicepresidencia fueron ocupadas por las mismas personas y la gerencia general por F. B. Beaumont¹⁸⁴. La junta de directores del ferrocarril estaba compuesta por el general E. P. Alexander, presidente del ferrocarril Central de Georgia, T. Jefferson Colidge, James C. Colgate, J. Murray Forbes, presidente también de la Chicago, Burlington & Northern Railroad de Boston, F. Haven, Henry Parkman y H. R. Wheelock¹⁸⁵.

Aunque el contrato no contempló garantías o subvenciones, el gobernador de Bolívar otorgó un auxilio por \$5.000 oro por kilómetro a la empresa, amparado en la Ley 50 de 1890 y alegando que el ferrocarril no sólo era de interés general para Cartagena sino para el departamento de Bolívar y para el país¹⁸⁶.

De acuerdo con el contrato, los empleados, oficiales y trabajadores que laboraban de forma permanente en la línea estaba exentos del pago de impuestos personales, de prestar servicios militares o “empleos onerosos”. El cumplimiento del contrato estuvo sujeto a una fianza de \$25.000 oro que se cancelaría al momento que los trabajos se valoraran en más de \$50.000 oro¹⁸⁷. El pago de esta fianza se veri-

183 Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit., p. 128.

184 A Railroad from Cartagena to the Magdalena. *Scientific American*, 66 (16), 16 de abril de 1892, p. 247.

185 Ferrocarril de Cartagena. *El Herald* (96), 27 de mayo de 1891, p. 2.

186 Ortega, A. Ferrocarril de Cartagena, cit., p. 82.

187 Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, cit., p. 346.

ficó el 20 de mayo de 1890 en Nueva York, generando así la garantía requerida para el inicio del proyecto¹⁸⁸.

El proyecto fue duramente criticado por Whelpey, cónsul de los Estados Unidos en Barranquilla, quien adelantó gestiones para desanimar cualquier intento de inversión de su país en esa ruta, argumentando, amparado en los testimonios de Francisco J. Cisneros y Edward H. Ladd, que era una zona sin perspectiva de desarrollo económico. Si bien hay que tener en cuenta que Cisneros tenía intereses económicos y comerciales en el ferrocarril de Bolívar y en la ciudad de Barranquilla, también es cierto que para ese momento esa ciudad había superado ampliamente a Cartagena como polo de desarrollo en el Caribe¹⁸⁹.

Desde hacía un tiempo las críticas se repetían en la prensa local y eran respondidas con frecuencia en términos más fuertes desde los periódicos barranquilleros, los cuales argumentaban que el recaudo de aduanas era mucho mayor a través de Sabanilla que lo que se lograba desde Cartagena, lo cual indicaba una economía más fuerte y un mecanismo más eficiente de salida al Atlántico que el que ofrecía el Canal del Dique o, incluso, el posible ferrocarril¹⁹⁰.

Rafael Núñez tenía un interés particular en este ferrocarril, pues después de su experiencia como cónsul en Liverpool (1869) consideraba que la senda del progreso requería de la industrialización, el desarrollo de una infraestructura de vías y ferrocarriles que permitieran unir a las regiones entre sí y con los mercados internacionales¹⁹¹.

A pesar de las duras críticas del cónsul, en 1890 McConnico firmó en Boston como representante legal de la Cartagena-Magdalena Railway Company, de la Compañía

188 Ferrocarril, 1890, p. 3.

189 Correa, J. S. *Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)*, cit.; Nichols, T. *Tres puertos de Colombia...*, cit., p. 129.

190 Dique. *El Porvenir* (511), 8 de enero de 1888, p. 3.

191 Cera, R. A. Mujeres frente a la incidencia de la pobreza e insalubridad pública en Cartagena (Colombia), 1915-1928. *Historiolo, Revista de Historia Regional y Local*, 8 (15), enero-junio de 2016, pp. 207-237.

Fluvial de Cartagena y de la Cartagena Terminal & Improvement Company, las cuales comenzaron a operar en 1891, además de su participación en una empresa de vapores en el río Magdalena y la prensa registraba como inicio del proyecto la llegada del ingeniero Samuel H. Lockett¹⁹².

Mediante la Ley 42 de 1892 el Congreso autorizó al gobierno conceder una subvención hasta por \$8.000 oro por kilómetro, siempre que no se excedieran los \$760.000 oro, la cual sería entregada en bonos sin interés al momento de darse al servicio público la obra, y se tuvieran terminados los muelles, estaciones y demás obras contempladas en el contrato, para lo cual se comprometió el 5% del producto de las aduanas del Atlántico para la amortización de los bonos y, en caso de que no fuera suficiente, un respaldo a través de los fondos comunes del Tesoro Nacional. El monto máximo a redimir por año no podría superar los \$300.000 oro. Al momento de firmar el nuevo contrato se otorgó una prórroga adicional de dos años para la construcción, todo esto sin contraprestaciones claras del contratista¹⁹³.

El gobierno autorizó al concesionario para establecer la empresa en el exterior, pero en caso de ceder, vender o transferir los derechos del ferrocarril, debía contar con aprobación previa del gobierno. Así mismo, se le otorgó libertad tarifaria dentro de los límites establecidos por el contrato, y de organización del servicio de manera autónoma¹⁹⁴.

192 Pérez, G. *Nos dejó el tren:...*, cit., p. 364; Mogollón, J. V. *El Dique en el siglo XIX:...*, cit., p. 191; Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 233; Lincoln Harrison, H. *The railroads of Colombia, South America. Bulletin of The Railway and Locomotive Historical Society* (116), abril de 1967, pp. 24-49; Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, cit., p. 347; Ferrocarril a Calamar, 1890, p. 3; Cartagena Terminal & Improvement Co. Limited, 1893, p. 3; Ferrocarril, 1889, p. 2.

193 Ortega, A. *Ferrocarril de Cartagena*, cit., p. 82-83; *Diplomatic and Consular Reports: Colombia. Report on the Railways of Colombia. Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty*, 1910, p. 15.

194 Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, cit., p. 345.

La empresa consiguió la financiación y procedió a organizar un equipo de ingenieros estadounidenses para los estudios y el trazado de la línea, así como la importación de herramientas, materiales, una locomotora y material rodante, 2.500 toneladas de rieles importados desde Inglaterra, y la contratación de cuadrillas de trabajadores no calificados para iniciar la construcción en 1891. El proyecto estuvo respaldado políticamente por Rafael Núñez, quien se interesó por reactivar la ciudad y su influencia regional¹⁹⁵.

La obra se inició en Cartagena e iba hacia el oriente en un terreno plano de sabana que no presentó mayores dificultades, movimientos de tierra importantes o cortes o terraplenes grandes. Debido a las características hídricas de la región se requirió un número importante de pontones y alcantarillas para atravesar las ciénagas o los caños por donde pasaba el trazado de la línea, el cual en su mayor parte iba paralelo al Canal del Dique. Los terrenos en Cartagena, en la isla de Manga, donde se construyó el punto de inicio, fueron comprados en 1890 por \$5.000 con una extensión de poco más de 10 hectáreas¹⁹⁶.

Entre las estaciones de Arenal (o San Estanislao) y Soplaviento la carrilera debía cruzar el Canal del Dique, para lo cual se construyó un puente de acero de 222 metros de longitud, con un tramo central giratorio que permitía el cruce de los vapores. Esta obra se complementó con tres puentes adicionales de hierro y 82 de madera. Se trataba de una ruta de curvas suaves y pendientes bajas que no superaban los 200 msnm y los 5 y 10 msnm en su punto inicial y terminal, en los puertos Cartagena y Calamar respectivamente. Las ventajas que proporcionaban las condiciones del terreno permitieron que el costo promedio de construcción fuera de sólo \$20.000 oro por kilómetro, lo cual lo ubicaba entre los más económicos¹⁹⁷.

195 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 234; Ferrocarril al Magdalena, 1892, p. 4.

196 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 235.

197 *Ibíd.*, p. 235; Monsalve, D. *Colombia cafetera*, cit., p. 840.

IMAGEN 3
EL PRIMER CLAVO PARA INICIAR LA CONSTRUCCIÓN
DEL FERROCARRIL



Fuente: Primer clavo del ferrocarril, Cartagena: Fototeca Histórica UTB. 1924(?).

De acuerdo con Ortiz¹⁹⁸, en las ruinas del cementerio Inglés, en Turbaco, aún se encuentran las tumbas de algunos ciudadanos extranjeros que murieron en los años de construcción del ferrocarril como Jack Haggett (1893), John Carroll (1894), Robert Corbin (1894) y el ingeniero Albin de Estrasburgo (1893) quien había construido el puente giratorio sobre el Canal del Dique, que conectaba a Soplaviento y Arenal.

En 1891 McConnico le compró a Vélez e Hijos por \$70.000 oro la concesión que tenía desde 1884 para construir el antiguo muelle de la Bodeguita. Las obras de expansión y adecuación comenzaron el 27 de abril de 1892 y terminaron en 1893 en lo que se denominó el Muelle de La Machina, lugar donde se ubicó el punto terminal de la línea. El muelle tenía 220 metros de longitud y 14 de ancho, de forma que los trenes llegaban hasta el costado del buque para su descarga; además, el contratista se obligó a construir los edificios necesarios para la Aduana, el resguardo, el embarque y desembarque de pasajeros y carga. El terminal y la línea fueron administrados por Francis Russell Hart, quien más adelan-

198 Ortiz Cassiani, J. *Los rumores de la estación...*, cit., p. 56.

te fue cónsul de los Estados Unidos en Colombia, vicepresidente del ferrocarril, y representante de los capitalistas de Boston en las juntas de varias compañías que operaban en Colombia, además, fue presidente de la United Fruit Company¹⁹⁹.

IMAGEN 4
ESTACIÓN DEL FERROCARRIL EN TURBACO



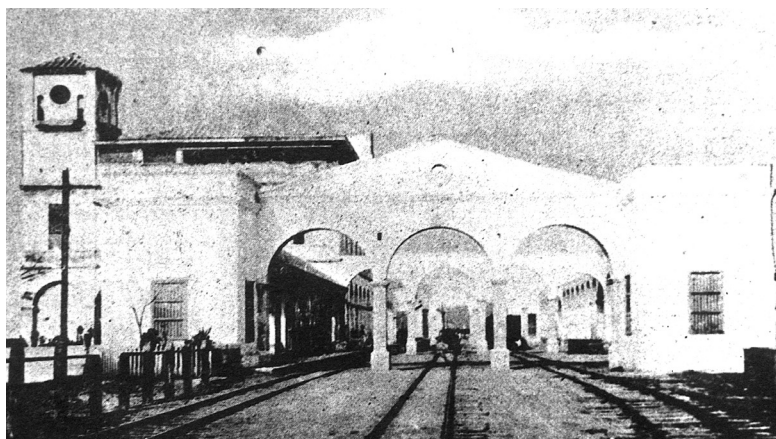
Fuente: Estación del Ferrocarril en Turbaco, Cartagena: Fototeca Histórica UTB. 1915(?).

En 1892 descargaron en Cartagena 5.000 toneladas de rieles de 45 libras por yarda lineal, tres locomotoras construidas por Rhode Island Locomotive Works del tipo *Consolidation* 0-4-0, con capacidad de arrastre de 300 toneladas en pendientes de 2% y una velocidad promedio de 25 km/h. Así mismo, estaban en puerto los vagones de carga de 30 pies de largo y 20 toneladas de capacidad, y los vagones de pasajeros de 42 pies de largo con capacidad para 52 pasajeros bajo el estándar del ferrocarril de Pensilvania, para un total

199 Mogollón, J. V. El Dique en el siglo XIX:..., cit., p. 193; Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 235-236; Murió el presidente de la United Fruit Company Mr. Francis Russell Hart, 1938; Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, cit., p. 349; Ortega, A. *Ferrocarril de Cartagena*, cit., p. 83; Diplomatic and Consular Reports: Colombia. Report on the Railways of Colombia. Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty, 1910, p. 15; Ferrocarril a Calamar, 1892, p. 2.

de 15 vagones de carga y pasajeros. En ese año cerca de 1.000 trabajadores nivelaron 20 kilómetros de vía, tendieron 5 kilómetros de carrilera y adelantaron las obras para concluir el primer tramo en 1893^[200].

IMAGEN 5
ESTACIÓN CENTRAL



Fuente: Estación Central, Cartagena: Fototeca Histórica UTB. 1900(?).

La línea se inauguró por etapas: la primera entre Cartagena y Turbaco (23 km) el 15 de junio de 1893; la segunda de Turbaco a Arjona (15 km) el 2 de febrero de 1894, y la tercera de Arjona hasta Calamar (67 km) el 1.º de agosto de 1894. El valor estimado por el gobierno inglés fue de £2.720 por kilómetro construido, con un costo de mantenimiento anual entre 60 y £108 por kilómetro desde su inauguración hasta 1910^[201].

La operación inicial hasta Turbaco recibió quejas por el mal servicio, en particular por los problemas de comuni-

200 Ferrocarril y empresas en Cartagena, 1892, p. 3.

201 Diplomatic and Consular Reports: Colombia. Report on the Railways of Colombia. Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty, 1910, pp. 15-16; Ferrocarril, 1893, p. 3; Aviso inauguración del ferrocarril Cartagena-Calamar, 1894, p. 2

cación entre los vagones de pasajeros y los maquinistas en caso de que se presentara algún inconveniente, la carencia de agua en los depósitos de los vagones los fines de semana y el tránsito de los fogoneros entre los pasajeros causando incomodidades²⁰².

TABLA 14
VALORES DE LOS PASAJES (JULIO DE 1893)

Sitio	Clase	Cartagena	Pie de la Popa	Tenera	Torrealla	Turbaco
Cartagena	1.ª clase	-	0,25	0,90	1,50	1,80
	2.ª clase	-	-	0,65	1,10	1,30
Pie de la Popa	1.ª clase	0,25	-	0,70	1,30	1,65
	2.ª clase		-	0,50	0,95	1,20
Tenera	1.ª clase	0,90	0,70	-	0,65	0,95
	2.ª clase	0,65	0,50	-	0,45	0,65
Torrealla	1.ª clase	1,60	1,80	0,65	-	0,35
	2.ª clase	1,10	0,95	0,45	-	-
Turbaco	1.ª clase	1,80	1,70	0,95	0,35	-
	2.ª clase	1,30	1,20	0,65	0,25	-

Fuente: McConnico, S. B. Cartagena Magdalena Railway Co. Cambio de tarifa. *Registro de Bolívar* (1056), 3 de julio de 1893, p. 210^[203].

Una de las intenciones de la compañía era utilizar los terrenos baldíos otorgados en la concesión para el cultivo de cacao, banano y otros productos, así como explorar la posibilidad de la explotar minas de carbón o petróleo, con la po-

202 Ferrocarril, 1893, p. 3.

203 Los menores de 5 años no pagaban, entre los 5 y los 12 años pagaban la mitad de la tarifa. Los tiquetes de conmutación (30 viajes) podían ser usados por los titulares a favor de quienes se expedían o su esposa e hijos.

sibilidad de construir una estación carbonera en Cartagena para atender vapores fluviales y marítimos²⁰⁴.

IMAGEN 6
ESTACIÓN PIE DE LA POPA



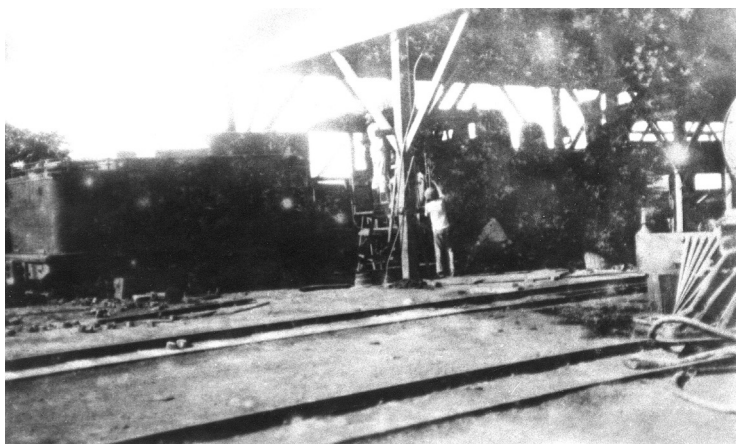
Fuente: Estación del tren en el barrio Pie de la Popa, Cartagena: Fototeca Histórica UTB. 1915.

El 16 de julio de 1894, el inspector Carlos Vélez recorrió la vía antes de darla en operación en su totalidad, y dejó constancia de que cumplía con lo estipulado en el contrato firmado el 18 de noviembre entre el departamento de Bolívar y Samuel H. Lockett, en representación de Samuel McConnico: 130 puentes de madera, siendo el más importante el que atravesaba el Canal del Dique con 14 pies de longitud y una parte giratoria de 130 toneladas que permitía el paso de embarcaciones; traviesas de madera de pino con las especificaciones técnicas adecuadas; rieles importados de la fábrica Bolling & Lowe

204 Durante la construcción de esta primera fase se presentaron varios accidentes fatales, entre ellos el de Harry C. Orr, ingeniero mecánico de origen estadounidense, atropellado por una máquina utilizada para clavar los pilotes del puente que atravesaba el arroyo Matarratón (Desgraciado accidente, 1893, p. 4), y el de Pedro Pablo Cavadía, trabajador que quedó atrapado contra un carro de carga en la zona de La Quinta el 16 de enero de 1893 (Ferrocarrileras, 1893, p. 4); cfr. Ferrocarril y empresas en Cartagena, 1892, p. 3.

de 50 libras por metro; servicio de telégrafo a lo largo de la ruta; ocho locomotoras de gran poder de 40 toneladas cada una, tres menores de 20 toneladas y una de 13 toneladas que operaba entre la Aduana y el muelle de la Machina (exceptuando la n.º 5 “Constructor”, todas eran nuevas); 115 carros, de los cuales nueve eran de primera clase con capacidad para 60 pasajeros cada uno, tres vagones para segunda clase y dos vagones vivanderos para el transporte de alimentos; 55 carros cubiertos con capacidad de carga de entre 30 y 40 mil libras; 30 plataformas de capacidad similar y 16 vagones en depósito, entre otros. Los sitios de cambio en la ruta se ubicaron en las estaciones principales de Cartagena y Calamar, y en las secundarias de Arjona y Arenal²⁰⁵.

IMAGEN 7
LOCOMOTORA No. 7



Fuente: Locomotora No. 7, Cartagena: Fototeca Histórica UTB. 1926.

205 El 6 de junio de 1894 se le informó al gobernador de un viaje inicial de prueba entre Cartagena y el río Magdalena (Telegrama, 1894, p. 2). La fecha inicial de la inauguración se fijó para el 4 de julio de 1894, pero debió ser aplazada después de esta prueba para agosto de ese año, con el fin de afianzar el balasto en algunas secciones (Ferrocarril, 1894, p. 3); cfr. Secretaría de Gobierno de Bolívar, 1896, pp. 31 y 32; *Registro de Bolívar*, 1895, pp. 163-164.

Para inaugurar la vía el 20 de julio de 1894 se organizó un recorrido que comenzó a las 6:30 am en Cartagena (con paradas en Turbaco, Arjona y Arenal, donde se unieron las autoridades y los comisionados respectivos) y culminó hacia el mediodía en Calamar a donde arribaron las comitivas provenientes de Barranquilla y otros lugares que habían abordado el vapor Ciudad de Cartagena. El obispo Eugenio Biffi ofició una misa de acción de gracias en ese lugar y luego, en nombre del gobierno, José Manuel de Goenaga y varios políticos regionales pronunciaron sus respectivos discursos, cerrando el acto Gómez Pérez y Thos R. Wheelock, presidente de la compañía. Luego de una recepción el tren inició su regreso a las 4:30 pm²⁰⁶.

IMAGEN 8
ESTACIÓN CALAMAR



Fuente: Estación del tren en Calamar;Cartagena: Fototeca Histórica UTB. (n.d.).

El 1.º de agosto de 1894 se dio al servicio la ruta completa con una extensión final de 105.8 kilómetros y un ancho de trocha de 1 yarda (0.914 metros), el más largo del país en su momento, la cual era servida por 11 estaciones (que más tarde serían 15). Los trenes operaban un servicio mixto de carga y pasajeros (en primera y segunda clase) que duraba

206 *El Porvenir*, 1894, pp. 2-3.

entre tres y 4 horas. En Cartagena se construyeron el taller de mantenimiento mecánico, la cerrajería y la carpintería²⁰⁷.

TABLA 15
ESTACIONES DEL FERROCARRIL DE CARTAGENA

Estación	Distancia kms
Cartagena	0
Tenera	11
Tanque	15
Matute	18
Turbaco	24
Walts	31
Arjona	38
La Viuda	53
Las Piedras	57
Arenal	68
Soplaviento	69
San Cristóbal	78
Hatoviejo	86
Calamar	104
Muelle de Calamar	105

Fuente: Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 237.

Al iniciar las operaciones se dejó constancia de que la empresa había dado cumplimiento a las estipulaciones hechas en los contratos y, por tal razón, se hizo la entrega de \$760.000 oro en bonos de subvención por intermedio del Ministerio del Tesoro²⁰⁸.

207 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., pp. 236-237; Lincoln Harrison, H. *The railroads of Colombia*, cit., pp. 24-49; Ferrocarril de Cartagena al Magdalena, 1894, p. 2; Ortiz Cassiani, J. *Los rumores de la estación:...*, cit., p. 51.

208 Ortega, A. *Ferrocarril de Cartagena*, cit., p. 83.

El comienzo de la operación trajo dificultades a las poblaciones por las que pasaba el tren, pues supuso una ruptura con los caminos y rutinas tradicionales de los pueblos y con la movilización de ganado. Incluso, se registraron algunas muertes de personas y reses en los primeros meses de operación que llevaron a la creación de una comisión compuesta por autoridades del ferrocarril, alcaldes de algunos de los pueblos por los que pasaba la ruta y autoridades departamentales. Como conclusión de la visita técnica realizada se construyeron cercas y se desmontó la maleza en varias zonas, se habilitaron pasos encercados para ganado y se establecieron multas para las personas que trasgredieran el paso por zonas no autorizadas²⁰⁹.

Incluso, desde 1893 se registraron al menos dos intentos de descarrilamientos del tren: el primero con un durmiente atravesado sobre la vía que alcanzó a hacer salir de los rieles a algunos vagones, y el segundo con una espiga de hierro pegada al interior de uno de los rieles. Hechos que reflejan la animadversión inicial de un sector de la sociedad en contra del ferrocarril²¹⁰.

De acuerdo con Hart, la población rural que habitaba cerca de la línea tardó mucho tiempo en aceptar su operación, llegando incluso los habitantes de Soplaviento a interponer una petición formal al gobierno para que no se construyera una estación en el pueblo debido a que consideraban que el puente necesario no podría soportar los trenes con carga y pasajeros. En el mismo sentido, se tuvo que emitir un permiso especial para que el tren operara los domingos en Cartagena, siempre que generara el mínimo ruido, que la velocidad no superara la de un hombre a pie, y no se tocaran los pitos y las campanas salvo para evitar accidentes²¹¹. En 1894 se registró un accidente entre las locomotoras Arjona y San Estanislao, las cuales chocaron al salir de Turbaco

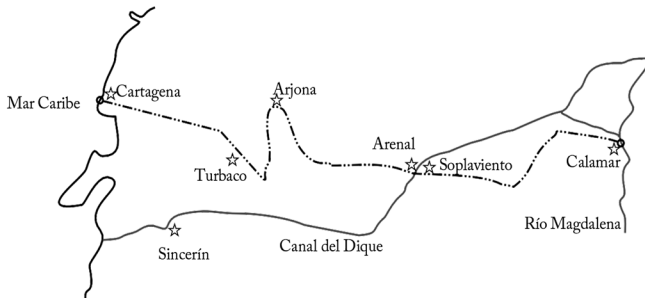
209 Secretaría de Gobierno de Bolívar, 1896: 40-45; Ferrocarrilera, 1893, p. 3.

210 Ferrocarril, 1893, p. 4.

211 Hart, F. R. *Personal reminiscences of the Caribbean sea*, cit., pp. 36 y 40.

debido a que esta última llegó tarde a la estación y no se tomaron las medidas preventivas correspondientes²¹².

MAPA 5
FERROCARRIL DE CARTAGENA



Fuente: Monsalve, D. *Colombia cafetera*, cit., p. 839, modificado por el autor.

En el primer año de operación registró el transporte de 40.570 pasajeros (6.909 en primera clase, 17.946 en segunda y 15.715 en tercera) y 1.400 reses. Al año siguiente hubo un aumento debido a la reducción en las tarifas²¹³.

Los menores de 5 años continuaron exentos del pago y los niños entre 5 y 12 años pagaban la mitad. La compra de 10 viajes semanales incluía dos tiquetes adicionales. El equipaje costaba ¢10 por kilo²¹⁴. Los pasajeros de primera o segunda clase tenían derecho a 50 kilos de equipaje personal en los trayectos de ida y vuelta, y a la mitad en el trayecto sencillo. Los precios por cada 100 kilos de acuerdo con la distancia se aprecian en la tabla 17.

La infraestructura férrea generó un nuevo eje de desarrollo urbano en Cartagena, alrededor del cual se construyeron barrios populares y se fortalecieron otros como El Espinal, donde quedaban los talleres de reparación y vivían personas relacionadas directa o indirectamente con el ferrocarril²¹⁵.

212 *El Porvenir*, 1894, p. 3.

213 Secretaría de Gobierno de Bolívar, 1896, p. 46.

214 Cartagena-Magdalena Railway Compañy, 1895, p. 4.

215 Ortiz Cassiani, J. *Los rumores de la estación...*, cit., p. 54-55.

TABLA 16
VALOR DEL PASAJE (1895)

Estaciones	Matute-Torrecilla											
	Clase	Cartagena	Tenera				Arjona	La Viuda o Las Piedras	San Estanislao	Soplaviento	Hato Viejo	Calamar
Cartagena	1. ^a	-	0,80	1,40	1,80	2,30	2,85	4,10	5,10	5,30	6,50	7,85
	2. ^a	-	0,55	0,95	1,20	1,55	1,90	2,70	3,40	3,50	4,35	5,25
Tenera	1. ^a	1,00	-	0,80	1,15	1,70	2,20	3,40	4,45	4,65	5,90	7,25
	2. ^a	0,75	-	0,60	0,85	1,20	1,55	2,35	3,85	3,15	4,00	4,90
Matute-Torrecilla	1. ^a	1,60	0,80	-	0,55	1,10	1,60	2,80	3,05	4,05	5,20	6,65
	2. ^a	1,15	0,60	-	0,45	0,80	1,15	1,95	2,65	2,75	3,60	4,50
Turbaco	1. ^a	1,80	0,95	0,35	-	0,50	1,05	2,25	3,30	3,50	4,70	6,05
	2. ^a	1,20	0,65	0,25	-	0,35	0,70	1,50	2,20	2,30	3,15	4,05
Walts	1. ^a	2,50	1,70	1,10	0,70	-	0,70	1,90	2,95	3,15	4,40	5,75
	2. ^a	1,75	1,20	0,80	0,55	-	0,55	1,35	2,05	2,15	3,00	3,90
Arjona	1. ^a	2,85	2,00	1,40	1,05	0,50	-	1,20	2,25	2,40	3,65	5,00
	2. ^a	1,90	1,35	0,95	0,70	0,35	-	0,80	1,50	1,60	2,45	3,35

TABLA 16
VALOR DEL PASAJE (1895) (CONT.)

Estaciones	Clase	Cartagena	Tenera	Matute-Torreclilla	Turbaco	Watts	Arjona	La Viuda o Las Piedras	San Estanislao	Soplaviento	Hato Viejo	Calamar
La Viuda o Las Piedras	1. ^a	4,30	3,40	2,80	2,45	1,90	1,40	-	1,15	1,35	2,60	3,95
	2. ^a	2,90	2,35	1,95	1,70	1,35	1,00	-	0,85	0,95	1,80	2,70
San Estanislao	1. ^a	5,10	4,25	3,65	3,30	2,75	2,25	0,95	-	0,20	1,40	2,75
	2. ^a	3,40	2,85	2,45	2,20	1,85	1,50	0,65	-	0,10	0,95	1,85
Soplaviento	1. ^a	5,50	4,65	4,05	3,70	3,15	2,60	1,35	0,20	-	1,45	2,80
	2. ^a	3,70	3,15	2,75	2,50	2,15	1,80	0,95	0,10	-	1,05	1,95
Hato Viejo	1. ^a	6,70	5,90	5,20	4,90	4,40	3,85	2,60	1,60	1,45	-	1,55
	2. ^a	4,55	4,00	3,60	3,35	3,00	2,65	1,80	1,15	1,05	-	1,10
Calamar	1. ^a	7,85	7,05	6,45	6,05	5,55	5,00	3,75	2,75	2,60	1,35	-
	2. ^a	5,25	4,70	4,30	4,05	3,70	3,35	2,50	1,85	1,75	0,90	-

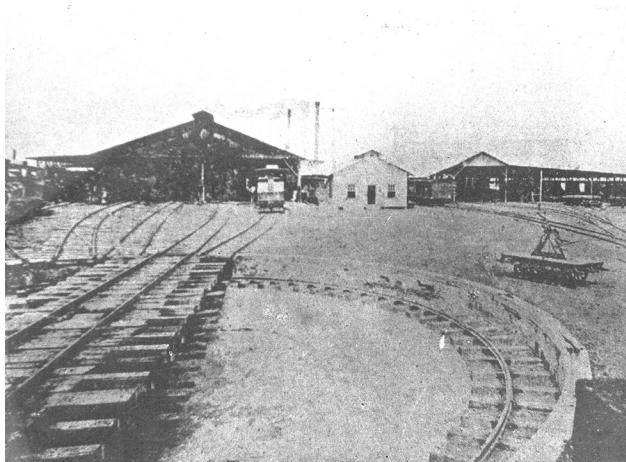
Fuente: Cartagena-Magdalena Railway Company (1895).

TABLA 17
VALOR DE LOS FLETES (1895)

Estaciones	Matute-Torrecilla										La Viuda o Las Piedras				San Estanislao	Soplaviento	Hato Viejo	Calamar
Cartagena	-	1,20	1,60	2,00	2,20	2,40	2,90	3,20	3,40	4,00								
Tenera	1,20	-	0,80	1,20	1,60	2,00	2,60	2,90	3,00	3,60								
Matute-Torrecilla	1,60	0,80	-	0,60	1,10	1,60	2,40	2,70	2,90	3,50								
Turbaco	2,00	1,20	0,60	-	0,70	1,40	2,20	2,60	2,70	3,40								
Waltis	2,20	1,60	1,10	0,70	-	0,70	1,90	2,40	2,50	3,30								
Arjona	2,40	2,00	1,60	1,40	0,70	-	1,60	2,20	2,30	3,20								
La Viuda o Las Piedras	2,90	2,60	2,40	2,20	1,90	1,60	-	1,50	1,60	2,80								
San Estanislao	3,20	2,90	2,70	2,60	2,40	2,20	1,50	-	0,50	2,40								
Soplaviento	3,40	3,00	2,90	2,70	2,50	2,30	1,60	0,50	-	2,30								
Hato Viejo	3,60	3,30	3,20	3,00	2,90	2,80	2,30	1,70	1,60	-								
Calamar	4,00	3,60	3,50	3,40	3,30	3,20	2,80	2,40	2,30	1,60								

Fuente: Cartagena-Magdalena Railway Company (1895, p. 4).

IMAGEN 9
TALLERES DEL FERROCARRIL



Fuente: Talleres de Ferrocarril, Cartagena: Fototeca Histórica UTB. (1915).

En 1896 el gobierno nacional le entregó a la Cartagena-Magdalena Railway Company los títulos de 19.677 hectáreas de 4.000 m² en virtud de lo estipulado en el contrato firmado con McConnico, en el que se indicaba que se concederían a la compañía 5.000 hectáreas por cada mes que anticipara la terminación de la obra²¹⁶.

A comienzos de ese año las oficinas principales de la Cartagena-Magdalena Railway Co. y de la Cartagena Terminal & Improvement Co. Ltd. se trasladaron de Boston a Cartagena, con una administración conjunta del presidente Francis R. Hart (quien viajaba entre las dos ciudades), el vicepresidente Gordon Abbott continuó en Boston, y el superintendente J. T. Ford, el secretario R. T. Shipley y el tesorero F. B. Fearron se radicaron en Cartagena²¹⁷.

En 1897 se movilizaron a través de la ruta 65.813 pasajeros, 132.768 bultos de carga de importación, 85.773 bultos de carga de exportación, 75.360 bultos de carga local, 782

216 Ministerio de Hacienda, 1896, p. 23.

217 Aviso, 1895, p. 4.

cabezas de ganado menor y 72 cabezas de ganado mayor. El ingreso bruto ascendió a \$403.987,30 oro²¹⁸.

A pesar de estos buenos resultados, las quejas por el mal servicio y por los accidentes eran noticia permanente en la prensa local. En 1896 se perdieron dos cajas y un bulto de encomiendas con remesas que valían \$11.032,90, además de la mercancía robada. En 1897, por exceso de velocidad, falta de comunicación y desidia del jefe de trenes, que había cerrado su oficina antes de culminar las labores del día, saliendo del muelle de La Machina ocurrió un choque entre dos trenes, uno de pasajeros y otro de carga; también por exceso de velocidad, y sin que el maquinista se percatara, se descarriló un vagón de pasajeros; al operar el tren en el sitio de Hato Viejo murió un ingeniero de la compañía, y un niño de 12 años, Ricardo Peña, perdió la vida al ser atropellado por el tren cerca de la estación principal en Cartagena donde era frecuente que los niños y jóvenes realizaran juegos peligrosos en la ruta del ferrocarril²¹⁹.

La empresa respondía a estas noticias con comunicados en los que minimizaba las consecuencias de estos eventos y afirmaba que los pasajeros no habían sufrido heridas o problemas de consideración cuando ocurrían. Además, acusaban al periódico *El Porvenir* de realizar una campaña sin fundamento en contra del ferrocarril para evitar su uso y estigmatizarlo frente a comerciantes y usuarios²²⁰.

El Porvenir respondió estas acusaciones basado en las frecuentes quejas que recibía de pasajeros y comerciantes por el maltrato y la negligencia en el manejo de la mercancía, así como por los accidentes que efectivamente habían ocurrido, que si bien no registraban víctimas fatales entre los pasajeros, sí las había habido de operarios o transeúntes.

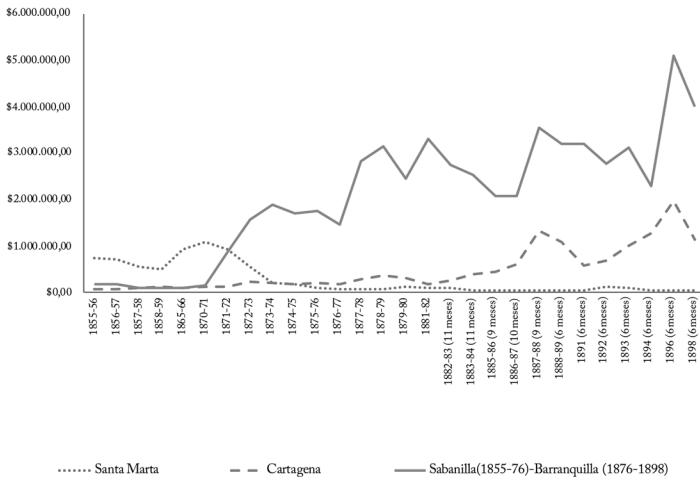
218 Ortega, A. Ferrocarril de Cartagena, cit., p. 84-85; Ministerio de Hacienda, 1898, p. 147.

219 Pérdida de unas encomiendas de correo que traía el ferrocarril, 1896, p. 429; Secretaría de Gobierno, 1896, pp. 441-442; Choque de trenes en una plaza pública, 1897, p. 3; Este ferrocarril, 1897, p. 3; Accidente ferrocarrilero, 1897, p. 3.

220 Ford, J. T. Carta. *El Porvenir* (1317), 31 de marzo de 1898, p. 3.

tes, lo que daba cuenta de problemas serios de seguridad y de manejo de la ruta²²¹.

GRÁFICA 6
INGRESOS DE LAS ADUANAS DE SABANILLA,
CARTAGENA Y SANTA MARTA (1855-1898)



Fuente: cfr. Anexo B²²².

No obstante, la puesta en marcha del ferrocarril permitió recuperar parte del dinamismo perdido como puerto de comercio, pues esta línea brindaba algunas ventajas frente a Barranquilla en cuanto a los trasbordos requeridos y las condiciones de la bahía. Sin embargo, la operación de Barranquilla, medida por los ingresos de la Aduana, se distanció significativamente no sólo de Cartagena sino de Santa Marta.

En 1898 el Secretario de Gobierno de Bolívar informó que en adelante el servicio de la ruta se limitaría a un tren diario en cada trayecto debido al “estado de intranquilidad del país durante el último año y a la renovación del personal del Ejecutivo”, lo cual, de acuerdo con su reporte, traía como consecuencia que el comercio se paralizara frente a

221 Ferrocarrilazo, 1898, p. 3.

222 A partir de 1876 se cambió la aduana de Sabanilla a Barranquilla.

la incertidumbre²²³. Situación que avizoraba el conflicto la guerra civil de los Mil Días.

Para enfrentar la reducción en el flujo de carga y pasajeros la compañía aumentó las tarifas y los fletes, lo que generó una fuerte reacción de los ganaderos y comerciantes de la región que argumentaron que esos cambios eran violatorios del contrato de la compañía, incluso con aumentos del 100% en mayo de 1900 para fletes, equipaje y pasajes²²⁴. La situación generó una difícil controversia entre la gobernación y la compañía que terminó con múltiples multas por el incumplimiento de las cláusulas contractuales²²⁵.

Para finales de 1901 la prensa local informó de un importante retroceso en las actividades comerciales del puerto de Cartagena y en el uso del ferrocarril, el cual había limitado a muy pocos trenes la operación con Calamar; señalando además que el Canal del Dique prácticamente había desaparecido en términos del transporte comercial. La razón que se argumentaba era que el flujo de mercancías se había desplazado casi totalmente hacia el puerto de Barranquilla, el cual contaba con una infraestructura más eficiente para hacer la articulación entre los puertos fluvial y marítimo²²⁶.

Tras la Guerra de los Mil Días la empresa comenzó a regularizar su servicio de trenes (aunque continuaron las quejas por el mal servicio que prestaba y los reiterados reportes de accidentes) y dio al servicio un ramal de 44 kilómetros que conectaba el Ingenio Sincerín con el puerto a orillas del Canal del Dique para exportar el azúcar o para embarcarla al interior del país por el río²²⁷. La ruta funcionó hasta 1950 cuando el ingenio cerró y fueron levantados los rieles²²⁸.

223 Secretaría de Gobierno de Bolívar, 1898, p. 27.

224 Shipley, R. T. Aviso. Cartagena-Magdalena Railway Co. *El Porvenir* (1588), 9 de mayo de 1900, p. 3.

225 Secretaría de Gobierno de Bolívar, 1898, pp. 27-75.

226 Al público, 1900, p. 4; Por Cartagena, 1901, p. 2.

227 Este ramal férreo, construido para transportar la caña cortada de los campos de cultivo a la fábrica, permitió conectar con el ferrocarril de Cartagena con los puertos de Cartagena y Calamar, lo que brindaba la posibilidad de acceder al puerto para llevar el azúcar de exporta-

Debido al fracaso francés en la construcción del canal en Panamá los europeos emigrantes buscaron trabajo en el Caribe. En particular se evidencia que al menos un italiano de apellido Galdolfi trabajó como capataz en el embarcadero sobre el Magdalena, y Alphonse Laurent, de origen francés, se desempeñó primero como contador en jefe y luego en otros puestos de menor responsabilidad²²⁹.

De acuerdo con Solano²³⁰, desde 1893 la prensa cartagenera comenzó a manifestar su molestia por la migración que ocurría en la región a consecuencia de la construcción del ferrocarril, a la que llegaban “cientos de italianos” para trabajar en él porque, de acuerdo con lo expresado, eran preferibles frente a los jamaquinos y chinos.

El 24 de marzo de 1906 el ferrocarril y el terminal marítimo fueron traspasados a la compañía inglesa Cartagena Railway Company, parte del grupo Jenks de Londres. Entre los requerimientos legales de los ingleses, el secretario de la compañía, Herbert E. Taylor, y el presidente, G. W. Forbes, realizaron la asamblea general de socios en Londres indicando que el capital suscrito y pagado era de £750.000. Los activos de la compañía consistían en el contrato de concesión con el gobierno colombiano, la línea férrea y la infraestructura; el muelle y los almacenes en los dos puertos terminales; los terrenos baldíos asignados por el gobierno; siete barcos a vapor adquiridos a la Compañía Fluvial de Cartagena; cuatro barcos a vapor y cinco barcasas de hierro compradas a Martínez Bossio y Cía.; un tercio en la propie-

ción, o embarcar el azúcar que se destinaba al mercado interno. De manera que el ingenio contaba con tres buques y cinco barcos a vapor para el transporte marítimo y fluvial, además de nueve bongos que permitían una capacidad total de transporte de 2.334 toneladas. Estas naves operaban a través de la Empresa de Navegación del Di-que (Ripoll, M. T. *El Central Colombia...*, cit., p. 78).

228 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 551; Aviso al público, 1903, p. 3; Ferrocarril, 1903, p. 4.

229 Hart, F. R. *Personal reminiscences of the Caribbean sea*, cit., pp. 40-42.

230 Solano, P. Trabajo, orden doméstico y control social en el Caribe colombiano, 1850-1920. *Revista Mundos do Trabalho*, 3 (6), 2011, p. 205.

dad de la Compañía Antioqueña de Transporte; las locomotoras y el material rodante; £100.000 en bonos del gobierno al 6% anual, entre otros bienes²³¹. Más adelante, en 1914, la Cartagena Railway se fusionó con la Colombian Navigation Co., para formar The Colombian Railway and Navigation Co., con sede en Londres²³².

En 1906, la línea movió 2.152 pasajeros, 2.660 toneladas de carga para los mercados locales y 650 toneladas de productos para el comercio exterior, tanto de importación como de exportación. Los ingresos brutos de la compañía por fletes y pasajes vendidos ascendieron a \$1.905 oro²³³.

En 1907 murió en Nueva York James T. Ford, quien había sido durante varios años el administrador del ferrocarril de Cartagena y de la Cartagena Magdalena Steamboat Co., así como concesionario del acueducto de Cartagena. Ford también tuvo intereses económicos en el ferrocarril de Antioquia y en el de Girardot²³⁴. A partir de este suceso los servicios de intermediación y manejo de la mercancía en el muelle de Cartagena, y de administración del ferrocarril fueron llevados a cabo por Pineda López y Cía., quienes tenían sucursales de su compañía en Bogotá, Medellín, Barranquilla, Manizales, Honda y Girardot, y administraban el servicio de transporte fluvial en el río a través de la Magdalena River Steamboat Co. Ltd. La ruta funcionaba con dos horarios diferentes: el tren A los lunes, miércoles y viernes, y el tren B los martes, jueves y sábados; aunque estos no operaban de manera regular²³⁵.

231 Company Meetings: Cartagena (Colombia) Railway list of the Company Assets, 1906, p. 3.

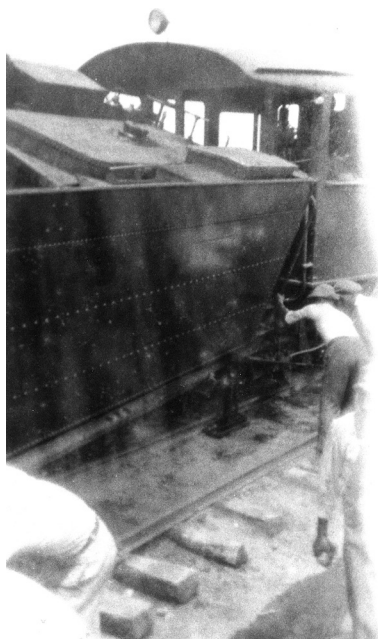
232 Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, cit., p. 453; Ortega, A. *Ferrocarril de Cartagena*, cit., p. 84; Company Meetings: Cartagena (Colombia) Railway list of the Company Assets, 1906, p. 3.

233 Ortega, A. Informe sobre los ferrocarriles colombianos. *Anales de Ingeniería*, 13 (159), mayo de 1906, 332-337.

234 Remitidos: J. T. Ford. *El Porvenir* (2753), 7 de mayo de 1907, p. 3.

235 Posada, J. *Libro azul de Colombia*. Nueva York: J. J. Little & Ives Co., 1918; Blanco, W. Cartagena tuvo tren:..., cit., pp. 32.

IMAGEN 10
LOCOMOTORA NO. 11 DESCARRILADA
EN EL MUELLE DE CALAMAR



Fuente: Locomotora No. 11, Cartagena: Fototeca Histórica UTB. 1926.

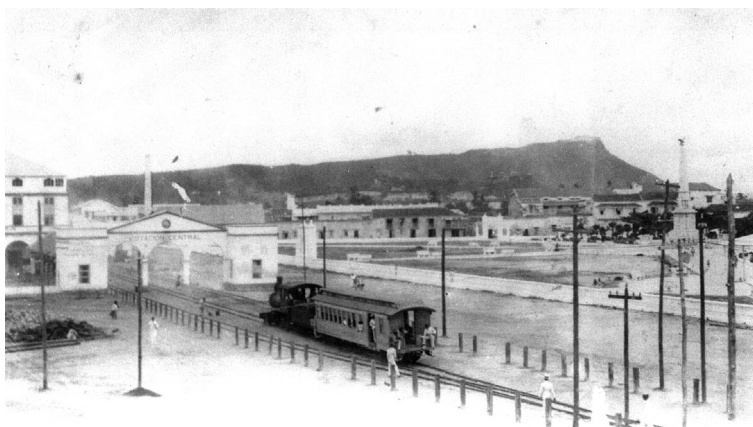
De acuerdo con el informe de Aciscio J. Llach, inspector del ferrocarril, en 1908 la carrilera mantenía un buen estado, a razón de 1.998 traviesas de buena madera por kilómetro, los 82 puentes de madera se encontraban en buenas condiciones, así como los tres puentes de hierro. El material rodante estaba compuesto por ocho locomotoras en servicio y 156 vagones entre carros de pasajeros, vagones y plataformas²³⁶.

Según el informe del inspector general de ferrocarriles, D. Wenceslao, en el primer semestre de 1909 el ferrocarril movilizó 15.608 pasajeros, 99 cabezas de ganado mayor y menor, 3.455 toneladas de mercancía de importación, 6.172 toneladas de mercancía de exportación, y 5.014 toneladas

236 Ortega, A. Ferrocarril de Cartagena, cit., p. 84.

de carga local, y los ingresos brutos ascendieron a \$64.255 oro²³⁷.

IMAGEN 11
TREN HACIA LA ESTACIÓN CENTRAL



Fuente: Campos, V. Tren en la Estación Central. Cartagena: Fototeca Histórica UTB, 1915.

En septiembre de 1909 los artesanos cartageneros llevaron a cabo una manifestación para pedirle al gobierno regional programas de construcción de obras públicas con el fin de frenar el desempleo. Esta movilización fue reprimida, pero meses más tarde, en febrero de 1910, los trabajadores del puerto de Calamar suspendieron sus actividades laborales ante el rechazo de la empresa de incrementar el salario para equipararlo con el de los trabajadores del puerto de Barranquilla (¢60). La Empresa Colombiana de Navegación Fluvial desvió parte de sus operaciones a Barranquilla pero, por las dificultades logísticas que implicaba, optó por llevar esquiroles de este puerto a Calamar²³⁸, lo que era un claro indicador de la intransigencia para negociar con las organizaciones, pues la solución implicaba pagar el salario de

237 *Ibíd.*, p. 85.

238 Preston Martelo, D. Conflictos laborales en el Caribe colombiano: huelgas portuarias 1893-1910, cit., p. 30; Ministerio de Obras Públicas, 1911.

Barranquilla a los esquiroles, más el transporte hasta Calamar y su alimentación, en últimas, un valor superior al que solicitaban los trabajadores movilizados (¢80)²³⁹.

Esta situación provocó que dos semanas más tarde los trabajadores portuarios de Barranquilla cesaran operaciones en apoyo a los de Calamar, y un poco más adelante suspenderían sus trabajos los operarios del ferrocarril de Bolívar. El argumento era que los esquiroles estaban ganando más que ellos en Barranquilla, pues sumaban el valor de la alimentación a sus ingresos y, por tanto, debían ser equilibrados los salarios en los dos puertos²⁴⁰. Esta primera movilización mostró una organización incipiente de trabajadores calificados con un potencial de articulación entre sectores o industrias, y si bien no afectó por mucho tiempo la operación, mostró los primeros indicios de lo que pasaría en las siguientes décadas.

De acuerdo con el Ministerio de Obras Públicas, en 1910 se transportaron 33.225 pasajeros y 36.236 toneladas de carga, con un ingreso bruto de \$166.771 oro; en 1911 fueron 39.429 pasajeros y 45.121 toneladas de carga con un ingreso bruto total de \$189.588 oro; para 1912 se movilizaron 36.794

239 A comienzos del siglo xx el desarrollo industrial se sostuvo, en parte, en las políticas proteccionistas del gobierno de Rafael Reyes (1904-1909), las cuales permitieron sentar las bases para la creación de una serie de empresas industriales que tuvieron una tasa de supervivencia mayor que las del siglo anterior. Entre ellas se destacan Telares Medellín (1909), Coltejer (1908), Obregón y Cervecería Bolívar (1908) y Cementos Samper (1909) (Gómez, M. R. Características de la organización sindical en Cartagena 1910-1945, cit., p. 6). El desarrollo de los primeros sindicatos modernos se inició en Colombia a comienzos del siglo xx con el reconocimiento de la Sociedad de Artesanos de Sonsón, la cual fue auspiciada por la Iglesia. Con el advenimiento de la industria en las décadas siguientes las organizaciones sindicales tomaron mayor fuerza, en especial en los centros urbanos más dinámicos como Bogotá y Medellín, así como en sectores con una fuerza laboral importante como puertos y ferrocarriles (Urrutia, M. El desarrollo del movimiento sindical y la situación de la clase obrera, cit., p. 225).

240 Preston Martelo, D. Conflictos laborales en el Caribe colombiano: huelgas portuarias 1893-1910, cit., p. 31.

pasajeros y 45.253 toneladas con unos ingresos brutos totales de \$215.407 oro de los cuales \$142.948 oro correspondían a fletes y el resto a pasajes; para 1913 se transportaron 42.968 pasajeros y 53.563 toneladas con ingresos brutos totales de 258.844 de los cuales 176.087 provenían de la carga movilizada. Sin embargo, no quedó un registro de los gastos operativos de la empresa²⁴¹.

El material rodante en ese año comprendía ocho locomotoras, de las cuales tres estaban en buen estado; tres carros de pasajeros de primera clase; un vagón mixto; seis vagones de segunda clase; un vagón privado, el Boston, y tres vagones de carga. Los vagones estaban en condiciones regulares de mantenimiento²⁴².

En 1911 el Ministerio de Obras Públicas había recibido quejas por el mal servicio de la empresa, en particular por las prácticas preferentes sobre algunos clientes en perjuicio de otros en la descarga en el muelle, así como quejas por el incumplimiento de los horarios, el aseo de los carros y el trato a los pasajeros²⁴³.

Además, la compañía informó que, por decisión del Directorio de Accionistas en Londres, a partir del 1.º de abril de 1911 todos los sueldos del personal contratado tendrían una reducción del 30%, salvo el de los empleados que tuvieran contratos firmados directamente con la compañía en Londres. Por otra parte, se informó que a partir del 9 de marzo de 1911 el representante de la firma Pineda López & Co. sería Enrique Otero D'Costa Gómez, quien quedaba encargado como apoderado directo de todas las operaciones de The Cartagena (Colombia) Railway Co., y sus dependencias²⁴⁴.

241 Ministerio de Obras Públicas, 1912, p. 46; Ministerio de Obras Públicas, 1914, p. 28.

242 Diplomatic and Consular Reports: Colombia. Report on the Railways of Colombia. Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty, 1910, p. 17.

243 Ministerio de Obras Públicas, 1912, p. 45.

244 En la Compañía del Ferrocarril, 1911, p. 3; Más sobre la Compañía del Ferrocarril, 1911, p. 3; Pineda López & Co., 1911, p. 3.

Para 1912 el Ministerio de Obras Públicas informó que el material rodante que poseía la empresa no era suficiente para cubrir la demanda de transporte de mercancía de importación, en especial de maquinaria industrial, y había sido necesario realizar requerimientos de material rodante adicional y de servicio de trenes extraordinarios para poder cumplir con las necesidades del servicio²⁴⁵.

En marzo de 1913 los cargadores del muelle de La Machina entraron en huelga, situación que la empresa sorteó con esquirols traídos en tren desde Turbaco, donde contrataron el número suficiente de peones para que no se interrumpiera la operación y se rompiera la huelga²⁴⁶.

IMAGEN 12

TRABAJADORES DESCARGANDO EN EL MUELLE DE LA MACHINA



Fuente: Descargue en el muelle de La Machina, Cartagena: Fototeca Histórica UTB, 1926.

Debido al tipo de locomotoras que se utilizaban fue necesario comprar dos nuevas máquinas: la No. 11 “Cartagena” y la No. 12 “Magdalena” de 65 toneladas del tipo 2-6-8, de 45

245 Ministerio de Obras Públicas, 1913, p. 36.

246 Huelga de cargadores, 1913, p. 3.

pies de longitud, las cuales entraron en operación en agosto de 1913²⁴⁷.

En 1914 el ferrocarril movilizó 38.257 pasajeros y 44.604 toneladas de carga con ingresos brutos de \$200.206 oro; en 1915 fueron 35.331 pasajeros y 39.634 toneladas de carga con ingresos brutos de \$194.598 oro, y para 1917 se movilizaron 51.190 pasajeros y 46.910 toneladas de carga con ingresos brutos de \$230.511 oro. En todos los años, salvo 1916 año del que no hay datos, el mayor ingreso se derivó del movimiento de carga y no se informó respecto de los costos de operación de la empresa²⁴⁸.

En la década de 1910 la empresa no informó al público ni al gobierno sus costos de operación, lo cual fue motivo de queja del equipo diplomático inglés en sus reportes, de forma que incluso reclamó que dicha situación se podía rastrear desde 1904; sin embargo, de acuerdo con Poveda, los costos se presumen bajos, entre otras razones, porque era una ruta corta para la operación: un terreno plano con pendientes suaves de 2.5% lo que implicaba un bajo consumo de combustible; la conservación no tenía mayores costos; los trenes sólo operaban con el cupo completo de pasajeros y carga; y se mantuvo un flujo de carga de retorno equivalente al de ida²⁴⁹.

En 1917 el ferrocarril sufrió serios daños: una inundación del río Magdalena obligó a reconstruir 40 kilómetros de línea, lo que demandó fuertes inversiones a través de la firma Pineda López & Co., que se encargó de los trabajos sobre la ruta²⁵⁰.

Para 1918 el tiempo de recorrido variaba entre dos y tres horas, con itinerarios irregulares y deficiencias en el mate-

247 Nueva locomotora, 1913, p. 5.

248 Ferrocarril de Cartagena, 1919, p. 182.

249 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., 240-241; Diplomatic and Consular Reports: Colombia. Report on the Railways of Colombia. Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty, 1910, p. 17.

250 De la línea del ferrocarril, 1917, p. 5.

rial rodante dedicado al transporte de pasajeros. Las estaciones terminales no tenían cubiertas y la empresa operaba sin hospital ni médicos para la atención de enfermedades o accidentes de sus trabajadores, los cuales debían ser trasladados al hospital de Cartagena²⁵¹.

El 3 de enero de 1918 comenzó en el puerto de Barranquilla una huelga que el 8 de enero recibió el apoyo de los trabajadores del puerto de Cartagena. Los reclamos eran básicamente salariales, pero incluían también una reducción de la jornada laboral de nueve a ocho horas diarias. Para romper la huelga la empresa movilizó mano de obra desde la zona de Turbaco, lo que ocasionó que en respaldo a los obreros del ferrocarril se unieran otros sectores²⁵².

La situación desembocó en actos violentos y saqueos que terminaron con disparos de la policía sobre la multitud y un saldo de tres personas muertas (uno de ellos policía), lo cual generó una fuerte reacción de la opinión pública que apoyó la intervención de la fuerza pública y la represión contra las huelgas, precedente que se utilizaría con frecuencia en huelgas posteriores²⁵³.

Si bien en dicha huelga participaron los braceros y los trabajadores portuarios, no se puede considerar como el inicio de la actividad sindical en Cartagena pues estuvo liderada por la Sociedad de Artesanos y Obreros, lo que denota una organización híbrida de intereses disímiles propia del surgimiento de actividades artesanales calificadas en el puerto desde el siglo anterior (p. ej., los mecánicos y otros oficios que funcionaban como artesanos antes que como obreros)²⁵⁴.

251 Una visita a Cartagena, el Ferrocarril, 1918, p. 2.

252 Gómez, M. R. Características de la organización sindical en Cartagena 1910-1945, cit., p. 29.

253 Urrutia, M. El desarrollo del movimiento sindical y la situación de la clase obrera. En J. G. Cobo y S. Mutis (Edits.), *Manual de Historia de Colombia*, 2.^a ed., Vol. 3. Bogotá: Printer Colombiana, p. 225.

254 Entre 1918 y 1920 hubo varios movimientos huelguísticos en el país, lo que condujo a que se promulgara la Ley 78 de 1919, me-

Los registros del tráfico de carga y pasajeros entre 1914 y 1919 son comparativamente más bajos que otras líneas de similar tamaño, por ejemplo, la utilización de la línea fue menor a las de Barranquilla y Santa Marta. Al comenzar la segunda década del siglo xx el ferrocarril de Barranquilla movilizaba 165.000 pasajeros y 90.000 toneladas, y el de Santa Marta 137.000 pasajeros y 126.000 toneladas anuales. El servicio no tenía itinerarios regulares, sino que dependía de la actividad del puerto y registró al menos dos descarrilamientos en 1914 cerca a Arenal y en el muelle de la Machina, además de problemas con el flujo de correo que transportaba²⁵⁵.

En 1920 la compañía operaba siete locomotoras, tres coches de primera clase con capacidad para 60 pasajeros cada uno, tres coches de segunda clase con la misma capacidad, dos coches de primera clase para 30 pasajeros y equipaje; dos coches de segunda clase de las mismas características y 117 vagones de carga para equipaje, ganado y mercancía²⁵⁶.

diente la cual se regulaba la legitimidad de la huelga: debía obedecer a reivindicaciones respecto de las condiciones retributivas (jornales, salarios, condiciones higiénicas, etc.), o que se tratara de mantener las condiciones respecto de su posible desmejora. Si no se cumplían dichos requerimientos los trabajadores en huelga podrían ser sujetos de sanciones penales. La Ley 21 de 1920, complementaria de la Ley 78, introdujo la obligatoriedad de un proceso previo de negociación entre las partes antes de declarar legalmente la huelga. La Ley 78 de 1919 indicaba además que, en sectores como el alumbrado público, el acueducto, la telefonía y los medios de transportes, incluidos ferrocarriles, tranvías y buques, se debía dar un preaviso de tres días antes de declarar la huelga para tomar las medidas necesarias para no perjudicar a los usuarios del servicio (Gómez, M. R. Características de la organización sindical en Cartagena 1910-1945, cit., pp. 30 y 36). A pesar de estas restricciones se registraron dos huelgas más de braseros en el puerto entre 1919 y 1925; cfr. Gómez, M. R. Características de la organización sindical en Cartagena 1910-1945, cit., pp. 22-23.

255 Pérez, G. *Nos dejó el tren...*, cit., p. 365; Vélez, G. Descarrilamiento. *El Porvenir* (4921), 8 de septiembre de 1914, p. 2; Descarrilamiento, 1914, p. 4; Uribe, H. Habla The Cartagena (Colombia) Railway Company. *El Porvenir* (5013), 30 de diciembre de 1914, p. 4.

256 Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, cit., p. 453.

TABLA 18
TRÁFICO DEL FERROCARRIL DE CARTAGENA
(1914-1918)

Rubro	1914	1915	1917	1918	1919
Pasajeros	39.257	35.331	51.900	50.295	43.414
Carga (toneladas)	44.604	34.634	46.901	43.936	59.468
Ingreso por pasajes (\$)	36.927	34.772	49.107	ND	60.185
Ingreso por fletes (\$)	144.615	125.904	140.225	ND	188.263
Ingresos varios (\$)	18.664	33.922	42.178	ND	27.869
Ingresos totales (\$)	200.206	194.588	230.511	218.702	276.317
Gastos de explotación (\$)	ND	ND	ND	172.034	ND
Utilidad operativa (\$)	ND	ND	ND	40.667	ND

Fuente: Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, cit., p. 352.

Para esa época el ferrocarril contaba con talleres ubicados en El Espinal con el equipamiento necesario para mantener en operación la línea, y lugares de servicio en las estaciones de Turbaco, Arjona, San Estanislao, Soplaviento y Calamar. No obstante, en el puerto no existían estaciones de carga para los vapores y la carga debía manejarse con estibadores y cargueros²⁵⁷.

Tras la inauguración del Canal de Panamá, un grupo de comerciantes cartageneros propietarios de barcos a vapor promovieron la aprobación de la Ley 130 de 1915 que creó la “Junta de Limpia y Canalización del Dique” con el fin de rehabilitar la ruta y competir con el ferrocarril, para lo cual se contrató al último subdirector de la construcción del Canal de Panamá, el ingeniero y coronel C. L. Vanderburgh, para adelantar el proyecto. En los dos informes que entregó (1917 y 1920) recomendó el encajonamiento del canal con

257 Bell, P. L. (1921). *Colombia: manual comercial e industrial*. Bogotá: Banco de la República, 2012, p. 291.

diques laterales y la rectificación del caño del Estero, lo cual comenzó a ejecutarse unos años más tarde²⁵⁸.

A pesar de los esfuerzos de Cartagena, entre 1916 y 1923 Barranquilla se convirtió, en términos de cantidades, en el principal puerto de exportación cafetera del país, aunque ya Buenaventura comenzaba a mostrar un ritmo de crecimiento más dinámico que el puerto caribeño, en buena parte por la apertura del Canal de Panamá y por la reorientación del comercio hacia el Pacífico. Esto se vio reforzado en la medida en que el ferrocarril del Pacífico llegó en 1918 hasta Pereira, y el departamento de Caldas se convirtió en uno de los principales productores de grano del país, desplazando parte de la carga hacia Buenaventura.

TABLA 19
EXPORTACIONES DE CAFÉ (1916-1926)
(EN MILES DE KILOGRAMOS)

Años	Barranquilla	Buenaventura	Cartagena	Cúcuta	Santa Marta
1916	44.948	8.697	9.178	9.282	375
1917	32.439	11.087	12.283	6.275	555
1918	41.384	10.408	11.303	2.375	364
1919	50.574	14.758	18.825	15.249	1.444
1920	31.852	27.137	18.037	9.014	501
1921	68.897	37.552	21.493	11.321	1.372
1922	66.370	20.892	5.217	12.954	373
1923	71.766	31.061	10.438	9.966	355
1924	69.550	33.774	16.542	12.486	495
1925	58.180	34.227	15.667	8.321	448
1926	73.841	47.396	15.446	10.304	131

Fuente: Posada Carbo, E. *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Bogotá: Fondo Editorial CEREC, 1987, p. 56.

No obstante, como se verá en la próxima sección, un nuevo proceso de dragado en 1920 reactivó la navegación por el Canal del Dique con la creación de The Foundation Company,

258 Mogollón, J. V. El Dique en el siglo XIX:..., cit., p. 194.

de origen estadounidense, con diez barcos operando la ruta. Así mismo, dos empresarios cartageneros, Rafael del Castillo y Carlos Vélez, operaron una compañía de transporte fluvial en esta ruta hasta la crisis de 1929. Ambas compañías aprovecharon el auge económico de la década y constituyeron un reto significativo a la operación del ferrocarril²⁵⁹.

IMAGEN 13
MUELLE DE LA BODEGUITA



Fuente: Jaspe Franco, L. Muelle de la Bodeguita, Cartagena: Fototeca Histórica UTB, 1912.

En 1921 un grupo importante de comerciantes y empresarios de Cartagena escribió una carta abierta a Marco Fidel Suárez expresando sus preocupaciones frente a los incumplimientos continuos de la empresa, el mal estado de la infraestructura y el mal servicio prestado. En la carta llamaban la atención particularmente respecto del deterioro del muelle, el cual se había hundido parcialmente, generando la caída de mercancías al agua y sin que la empresa manifestara intenciones de enfrentar la situación²⁶⁰.

Ese año la empresa vendió a The Andian National Corporation el muelle y las tierras comprendidas entre este, el muelle de La Bodeguita y la estación del tren por un valor

259 Ortiz Cassiani, J. *Los rumores de la estación...*, cit., p. 63.

260 El comercio de Cartagena y la empresa del ferrocarril, 1921, p. 1.

de £50.000, así como la concesión para operarlo. Se excluyeron las tierras sobre las que había rieles tendidos y un espacio suficiente para hacer eventuales expansiones de la línea, así como los derechos de la compañía para cobrar el transporte de pasajeros, ganado y mercancía en la sección terminal, quedando a cargo de la empresa compradora los derechos de uso del muelle, la carga, descarga y embarque en el puerto. Esta compañía operó el puerto hasta 1930 cuando la compró el gobierno por un valor de \$233.258,30, tras un incendio que destruyó el muelle de La Machina²⁶¹.

No obstante, a pesar del cambio de propietarios, el mal estado y los problemas del servicio fueron tratados el 27 de agosto de 1921 en la Cámara de Representantes, donde se citó al Ministro de Obras Públicas para rendir un informe sobre el estado de esa concesión. En la sesión se argumentó que el concesionario había violado las cláusulas del contrato, pues la empresa no tenía el material rodante suficiente para atender el servicio, la línea estaba en malas condiciones y el muelle de La Machina muy deteriorado. En el debate el representante Luis Felipe Angulo argumentó que la bahía de Cartagena debía constituirse en la boca principal del río Magdalena, en perjuicio de Bocas de Ceniza, pues, según él, tenía una mejor bahía y la canalización del Dique era más económica que el dragado en Barranquilla, manifestando así un antagonismo tradicional entre los dos puertos, en el que sin duda el puerto de Cartagena ya había sido desplazado por el de Barranquilla desde finales del siglo XIX, y enfrentaba el duro reto de la superioridad de Buenaventura desde la apertura del canal en Panamá en 1914^[262].

261 Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, cit., pp. 70-72.

262 Canal del Dique, ferrocarril y muelle de Cartagena: un peligro y una necesidad nacional, 1921, p. 1; Correa, J. S. *Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)*, cit.; Correa, J. S. *Ferrocarriles y tranvías en Antioquia*, 2.^a ed. Bogotá: Editorial CESA, 2012.

IMAGEN 14
EDIFICIO DE LA ANDIAN NATIONAL CORPORATION
Y EL FERROCARRIL



Fuente: Gómez Isaacs, P. Puerta del Reloj. Cartagena: Fototeca Histórica UTB, 1934.

Los propietarios contestaron la intervención de Angulo en la Cámara de Representantes con una carta en la que argumentaron que las acusaciones eran infundadas, y que el ferrocarril tenía la capacidad operativa para atender el servicio. El director de las empresas, Alfred Sim, indicó que la ruta había atendido en 1921 un tráfico mensual de 2.000 toneladas de mercancía de exportación y cerca de 2.500 de importación y, que entre septiembre de 1920 y marzo de 1921 había alcanzado un pico de 4.500 toneladas mensuales de mercancías de importación. Así mismo, argumentó que entre 1919 y 1920 se habían hecho inversiones para la construcción de siete almacenes en Cartagena y uno en Calamar, así como obras en el muelle. La contra respuesta de Angulo se centró en que las pruebas del mal servicio eran irrefutables, así como los problemas de infraestructura y de deficiente operación²⁶³.

263 El ferrocarril de Cartagena: la defensa del Director de la Empresa y la ratificación de los cargos que se le hicieron en la Cámara, 1921, p. 1.

IMAGEN 15
CARRIL DEL TREN HACIA LA MACHINA



Fuente: Jaspe Franco, Carril del tren hacia la Machina. Cartagena: Fototeca Histórica UTB, 1915.

En 1923 el director para Colombia seguía siendo Alfred Sim, el gerente en Cartagena H. L. Tyler y el ingeniero jefe Charles Pooley. La empresa tenía un capital social de £1.500.000 distribuido equitativamente entre acciones preferenciales y ordinarias²⁶⁴. El esquema tarifario que manejaba para 1927 era uno de los más bajos del país:

A pesar del interés de la compañía en prorrogar el contrato que se vencía en 1933^[265], en 1927 el gobierno logró la aprobación de una ley para comprar el ferrocarril con el propósito de construir el ferrocarril Troncal de Occidente, el cual incluía el tramo Cartagena-Gambote, pero la crisis de 1929 impidió que este proyecto pudiera continuar, y no se concretó en el corto plazo²⁶⁶.

Por otra parte, la competencia con el Canal del Dique comenzó a sentirse en la década de 1920 con una disminución paulatina del total de carga y de pasajeros movilizadas, lo

264 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 242; Lincoln Harrison, H. *The railroads of Colombia*, cit., p. 33; Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, cit., p. 453.

265 La empresa del ferrocarril de Cartagena quiere prórroga, 1927, p. 1.

266 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 242.

que se reflejó en la volatilidad de la utilidad operacional de la compañía.

TABLA 20
TARIFAS DEL FERROCARRIL DE CARTAGENA (1927)

Producto	Tarifa
Café	\$0.0411 t/km
Pasajero 1.ª clase	\$0.024 p/km
Pasajero 2.ª clase	\$0.014 p/km
Carga	\$\$0.045 t/km

Fuente: Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 242.

En 1929 la empresa tenía cerca de 600 empleados, 14 locomotoras, de las cuales tres eran nuevas, un material rodante de 159 carros de 12, 16 y 20 toneladas en vagones de distintos tipos, ocho carros de pasajeros y algunos carros de gasolina para el transporte de pasajeros. El gerente era C. W. H. Taylor de origen inglés²⁶⁷.

A finales de 1930 ocurrió un incendio que destruyó el muelle de La Machina, afectando de manera importante toda la operación marítima y ferroviaria de la ciudad, pues las empresas marítimas trasladaron toda la operación a Puerto Colombia, en donde se ofreció trabajo a los braceros y empleados de La Machina para cubrir la mayor operación²⁶⁸.

Por no ser viable su operación debido a los costos, los bajos ingresos, las tarifas reducidas, la inauguración de la carretera que iba hasta Arjona y el probable efecto de la crisis económica, en 1931 el ferrocarril suspendió el servicio de

267 Ortiz Cassiani, J. *Los rumores de la estación:...*, cit., pp. 59-60.

268 ¿Anulación del Puerto de Cartagena? las compañías navieras de Barranquilla, solicitan al Ministerio de Hacienda el traslado de la escala marítima a Puerto Colombia, 1930, p. 1; El Concejo de Barranquilla deplora el siniestro, 1930, p. 1; *El Tiempo* comenta el incendio del muelle de Cartagena, 1930, p. 1.

trenes turísticos que era utilizado con frecuencia los fines de semana para visitar los pueblos que recorría la línea²⁶⁹.

TABLA 21
TRÁFICO DEL FERROCARRIL DE CARTAGENA (1921-1930)

Años	Pasajeros	Tonela- das	Ingresos operativos (\$)	Gastos opera- tivos (\$)	Utilidad operativa (\$)
1921	39.708	108.274	528.903	397.134	131.769
1922	28.751	28.379	291.454	287.115	4.339
1923	27.652	57.486	365.955	292.442	73.513
1924	30.304	64.739	405.113	330.533	74.580
1925	29.410	107.080	562.048	412.127	149.921
1926	34.042	118.078	648.079	464.373	183.706
1927	36.250	105.976	620.797	497.045	123.752
1928	32.851	11.008	675.074	530.989	144.085
1929	27.309	87.473	564.892	459.547	105.345
1930	20.923	72.136	416.345	383.696	32.649

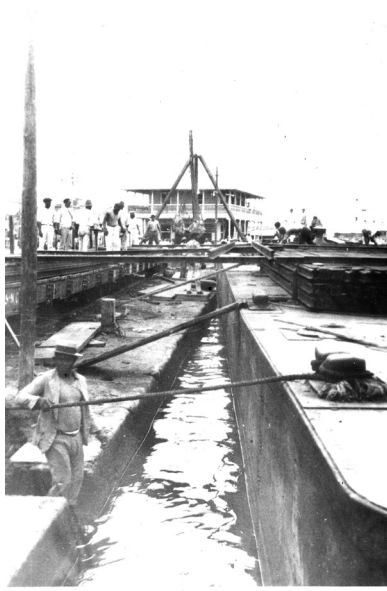
Fuente: Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país (1920-1930)* Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia. Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1932, p. 69.

Por otra parte, en la década de 1930, al amparo de la Ley 83 de 1931, que reconocía el derecho de agremiación, se fortaleció el sindicalismo ferroviario debido en buena parte a que la mano de obra calificada era difícilmente reemplazable, lo que ubicaba a los trabajadores en una posición ventajosa en las negociaciones, siempre que sus peticiones no fueran exageradas. En ese sentido, luego de la huelga de 1919 adelantada por la Sociedad Ferroviaria Nacional y otras similares en los ferrocarriles de Girardot, del Sur y de la Sabana, hubo mejoras salariales²⁷⁰.

269 Sobre el servicio de trenes de recreo, 1931, p. 7.

270 Urrutia, M. El desarrollo del movimiento sindical y la situación de la clase obrera, cit., p. 226.

IMAGEN 16
TRABAJADORES DEL FERROCARRIL



Fuente: Trabajadores del tren. Cartagena: Fototeca Histórica UTB (n.d.).

En 1931 se fundó en Cartagena la Federación de Empleados de Bolívar, la cual agrupó trabajadores de la administración pública del departamento y de la ciudad, así como trabajadores administrativos del ferrocarril y del puerto. Este sindicato de clase media se concentró en la estabilidad y las condiciones laborales de sus afiliados, siendo la carrera administrativa uno de sus objetivos centrales²⁷¹.

El fortalecimiento del movimiento sindical durante la República Liberal (1930-1946) coincidió con una agenda de reivindicaciones sociales que comenzó en 1930, durante la presidencia de Enrique Olaya Herrera, con la jornada laboral de ocho horas para los empleados del gobierno (Dcto. 1827), el descanso dominical (Ley 72), el derecho a la libre asociación de los trabajadores (Ley 83 de 1931), el seguro colectivo de vida (Ley 133), el derecho a la pensión de jubi-

271 Santana, R. J. Protestas sociales, cultura política y debates de los trabajadores del transporte en Cartagena..., cit., p. 118.

lación de los trabajadores ferroviarios (Ley 1.^a de 1933) y la organización de sociedades cooperativas (Ley 134). Dicho fortalecimiento social continuó en los años siguientes, en especial durante el primer gobierno de Alfonso López Pumarejo (1934-1938)²⁷².

Durante la década de 1930 la Federación de Empleados de Bolívar actuó conjuntamente con el Sindicato Ferroviario de Cartagena (Sindicarril) para impedir los trabajos que se adelantaban en el Canal del Dique, dado que consideraban que la navegabilidad de esa ruta fluvial atentaba directamente contra la supervivencia del ferrocarril y de las aproximadamente 300 personas que dependían de él. Propugnaban por una dualidad del servicio férreo y fluvial entre el río y el puerto²⁷³.

Con este argumento se inició una huelga el 18 de enero de 1937 que movilizó cerca de 200 brequeros, maquinistas, fogoneros, conductores, mecánicos y peones de cuadrillas que integraban el Sindicato Ferroviario de Cartagena. El pliego de peticiones se concentró en el aumento diferencial de salario dependiendo de los ingresos (que podía ir desde el 25 hasta el 300% de incremento para los que percibían ingresos más bajos), el restablecimiento de la jornada semanal de trabajo a 48 horas, de acuerdo con lo indicado en el Decreto 895 de 1934, y descanso dominical remunerado. Así mismo, exigía el cumplimiento de la legislación laboral, en particular respecto de las vacaciones remuneradas, las cesantías, la jubilación y el seguro colectivo, entre otras²⁷⁴.

En las primeras fases de la huelga la empresa manifestó que no le era posible aceptar inmediatamente todos los requerimientos del pliego, pues las condiciones de la compañía no lo permitían, aunque existían puntos en los que podía haber un acuerdo. Las negociaciones estuvieron en cabeza del subsecretario de gobierno de Bolívar, Franco Pareja, y de

272 *Ibíd.*, p. 119.

273 *Ibíd.*, p. 128.

274 *Ibíd.*, p. 129; Ayer se declararon en huelga los obreros y trabajadores del ferrocarril, 1937, pp. 1 y 8.

los trabajadores Elio Rada e Ignacio Cabrera, y por la empresa el gerente H. L. C. Taylor, el contador Manuel Verhelst²⁷⁵, y el inspector de la oficina del trabajo, Jorge Pareja. La Federación Local de Trabajadores designó como asesores de los huelguistas a Carlos Jiménez y Rafael Perinián²⁷⁶.

El 22 de enero, dadas las condiciones en que se desarrolló la huelga, se registró el viaje a Cartagena del Inspector Nacional del Trabajo, Francisco Posada Zárate, en representación del Ministerio de Industria, para apoyar una salida negociada al paro. Al tiempo, la empresa solicitó instrucciones a Londres para ver si era posible el incremento salarial que pedían los trabajadores²⁷⁷.

A esta huelga adhirieron la Confederación Nacional Sindical, las federaciones locales de Medellín y Bogotá, y los sindicatos de choferes de Cartagena, de artes gráficas, del terminal marítimo, de zapateros, de ingenieros y constructores, de la industria del vestido, el benéfico de obreros, el de artes culinarias, el de primeros y segundos contra maestres, el de timoneles, el de panaderos, y el de helados y refrescos, entre otras cosas, recolectando dinero y alimentos para apoyarla. Durante los días del paro, dicho apoyo tuvo el potencial de convertirse en una movilización general de los demás sindicatos afiliados en la Federación Local de Trabajadores, en especial porque la empresa intentó contratar esquiroles en Barranquilla e, incluso, entre los trabajadores en huelga. Con la llegada del inspector Posada la vocería de los huelguistas fue asumida por Florencio Mercado²⁷⁸.

275 Durante la huelga, Manuel Verhelst sufrió un ataque con cuchillo por el trabajador Juan Salcedo, quien le reclamaba el pago de su salario. Las heridas fueron muy leves, gracias a que sus compañeros lograron contenerlo (Atacado a puñal el gerente del Ferrocarril de Cartagena-Calamar, 1939: 1 y 6).

276 Ayer se declararon en huelga los obreros y trabajadores del ferrocarril, 1937:, pp. 1 y 8.

277 Invitan a los Ministros de Industrias y Obras a intervenir en la huelga, 1937, p. 1.

278 Ayer se declararon en huelga los obreros y trabajadores del ferrocarril, 1937, p. 8; La huelga de los ferroviarios continúa en pie, 1937, pp. 1 y 8; La paralización de los transportes ferroviarios si-

Luego de una negociación de diez días se llegó a los siguientes acuerdos:

1. Aumentos salariales a todos sus trabajadores dentro de las jornadas de 44 horas semanales, y un aumento del 10% a los trabajadores que ganaban más de \$2, y del 20% para los que tuvieran ingresos menores.
2. Cumplimiento estricto de la legislación sobre indemnizaciones por accidentes de trabajo y en caso de despido injustificado e ilegal de los obreros, seguro colectivo de vida, y pensiones de jubilación.
3. Atención de salud y medicinas a los empleados por enfermedades laborales, y la creación de un local de higiene para los trabajadores.
4. Tres meses de pasajes gratuitos para empleados, obreros y familiares (hasta cinco personas), previa solicitud al sindicato.
5. Garantías al cumplimiento del pacto del 30 de agosto de 1935 en los demás puntos que no fueron modificados.
6. No ejercer represalias a los trabajadores que participaron en la huelga.

Entre los puntos se incluyeron también la fecha de reintegro de los trabajadores al servicio, y la sujeción de ambas partes a las autoridades competentes y a la legislación vigente. El convenio se firmó por un año prorrogable de común acuerdo, con lo que la huelga se levantó y se reiniciaron actividades²⁷⁹.

En 1939 comenzaron las negociaciones con el ministro de Obras Públicas, A. Cruz Santos, y su delegado en Cartagena Miguel Gómez Fernández, para vender el ferrocarril a la Nación, para lo cual se nombró como apoderado de la empresa a Rubén Jaramillo Arango. Los ingenieros Alberto Arango Tavera y Jorge Lobo Guerrero fueron los peritos en-

gue, 1937, pp. 1 y 8; La huelga, el paro general y Cartagena, 1937, pp. 1 y 8; De la Espriella, T. Esta tarde se soluciona la huelga de Cartagena. *El Espectador* (8507), 25 de enero de 1937, p. 1.

279 Ayer quedó solucionado el problema de la huelga, 1937, pp. 1 y 8; Bustamante. Anoche fue satisfactoriamente resuelta la huelga ferroviaria. *El Tiempo* (9103), 29 de enero de 1937, p. 1.

cargados de fijar el precio, que para la empresa era superior a los USD600.000 y para el gobierno debía incluir el manejo de las deudas laborales por lo cual había una sustancial diferencia de criterios en cuanto a su valor²⁸⁰.

Sin embargo, en medio de la negociación el sindicato indicó que lo pactado dos años antes no estaba siendo cumplido por la empresa, y exigieron al Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, como órgano encargado del proceso de nacionalización, el pago de todas las pretensiones económicas. Los empresarios sostenían que se trataba de un servicio público y por tal razón no se podía convocar una nueva huelga, sin embargo, el 7 de noviembre de ese año se declaró el cese de actividades, y aunque los trabajadores se reportaban en el lugar de trabajo, no realizaban sus funciones pues aducían que la insolvencia de la empresa impedía el cumplimiento de las obligaciones adquiridas, indicando que, ante la insolvencia económica, la irregularidad en el servicio y los ingresos insuficientes, la empresa debía ser nacionalizada, en lo que estaban de acuerdo tanto los empresarios como el mismo gobierno²⁸¹.

El 30 de noviembre de 1939, con la mediación de la Gobernación de Bolívar, la Inspección Seccional del Trabajo, la Cámara de Comercio y la Junta de Defensa del Puerto se llegó a un acuerdo entre los trabajadores y la empresa, fundamentado en el pago de \$4.000 para el cumplimiento de las obliga-

280 Sin descuidar la negociación para nacionalizar el F. C. de Cartagena, 1939, pp. 1 y 11; Esta tarde conferenciará el Ministro de Obras Públicas con el abogado del ferrocarril de Cartagena para convenir el precio de venta de esa empresa, 1939, p. 1; The Colombia Railway designó su apoderado desde Londres, 1939, p. 1; La nacionalización del ferrocarril, 1939, p. 1; Activamente laboran los peritos nombrados para la negociación del Ferrocarril, 1939, pp. 1 y 12; Regresaron a Bogotá los ingenieros Lobo Guerrero y Arango Tavera después de cumplir su misión, 1939, p. 1; Está al cerrarse la negociación para comprar el ferrocarril Cartagena-Calamar, 1939, p. 1; Arreglada la negociación del ferrocarril entre la Nación y la Compañía, 1939, pp. 1 y 3.

281 Santana, R. J. Protestas sociales, cultura política y debates de los trabajadores del transporte en Cartagena..., cit., p. 133; Consecuencias del paro, 1939, p. 3.

ciones laborales, los cuales fueron aportados por empresas de la ciudad, en particular por la Tropical Oil Co. que era acreedora del ferrocarril, aunque no se llegó a un consenso claro por el pago de los días de paro. Por otra parte, la Tropical Oil Co., se comprometió a suministrar combustible a la empresa contra reembolsos futuros por movilización de carga, a pagar diariamente las cuentas de flete que se generaran, a crear un fondo de \$6.500 conformado por los empresarios Rafael del Castillo & Co., Roldán Calle & Co., Vicente Gallo, Fernando Vélez Danies, la Tropical Oil Co., Eduardo Gerlein & Co., Lequerica Hermanos y Luis C. Bustamante, distribuido en aportes de \$500 para los tres últimos y de \$1.000 para cada uno de los demás, con el compromiso adicional de pagar las facturas con el ferrocarril a su presentación. Los aportes realizados por el comercio se hacían en calidad de préstamo a la empresa con el fin de poder iniciar operaciones cubriendo las obligaciones con los empleados²⁸².

A pesar de que la huelga se levantó hacia finales de noviembre, unos días más tarde el sindicato informó que seguían sin efectuarse los pagos acordados, pues el dinero prestado por el comercio local no había sido suficiente para saldar las deudas adquiridas y, además, se denunciaron represalias contra algunos de los trabajadores del ferrocarril. No obstante, esta situación, que afectaba especialmente a los obreros en Calamar, el sindicato no dio la orden de una nueva huelga²⁸³.

La no declaración de huelga se debió a los nuevos préstamos aportados por los empresarios locales y a la sanción de la ley del Congreso para la compra del ferrocarril por la Nación, lo que permitió tener un margen de negociación para que no se suspendieran nuevamente las operaciones

282 Hoy funcionará el Ferrocarril, 1939, pp. 1 y 5.

283 Descartado un nuevo paro del Ferrocarril, 1939, pp. 1 y 2; Hoy se habría paralizado el Ferrocarril, 1939, pp. 1 y 2.

mientras se adelantaban los arreglos entre el delegado del gobierno y el Sindicato²⁸⁴.

Si bien el sindicalismo asociado al ferrocarril se marchitó debido a la inoperancia de la empresa, en el puerto la actividad sindical fue muy intensa en las décadas de 1930 y posteriores. En particular, la Federación Nacional de Transporte Fluvial, Marítimo y Portuario (FEDENAL), constituida entre 1936 y 1937, agregó cerca de 40 sindicatos al sector, entre los que se incluyeron el de pilotos prácticos, timoneles y aprendices de Cartagena; el de meceros de Cartagena; el de celadores de Cartagena; el de obreros culinarios de Cartagena; el de severos, sopleteros y aprendices de máquinas de Bolívar, y el de ingenieros mecánicos y electricistas de Bolívar. La actividad de FEDENAL en la década de 1940, y su presión sobre las empresas, generó con frecuencia rumores e inquietudes acerca de la viabilidad de los negocios de transporte de carga por el río Magdalena y el Canal del Dique, situación que se presentaba en otras regiones del país y que fue natural a la consolidación del movimiento sindical de este período²⁸⁵.

La compra del ferrocarril de Cartagena se aprobó mediante la Ley 53 de 1939, y el valor acordado fue de USD532.859 (equivalente a cerca de un millón de pesos colombianos), pagaderos en 10 anualidades iguales con un interés del 4%, con lo cual se incorporó esta línea al sistema de vías férreas administrado por el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales (CAFN). En 1940 se recibió la empresa y se comenzó a diseñar un plan de mejora y adecuación de la línea y del material rodante; sin embargo, la situación económica del país no permitió contar con los recursos necesarios para lograr este propósito²⁸⁶.

284 Hoy queda sancionada la ley de compra del Ferrocarril, 1939: 1; El delegado de la Nación para mediar entre el ferrocarril y los obreros está en la ciudad, 1939, pp. 1 y 2.

285 Gómez, M. R. Características de la organización sindical en Cartagena 1910-1945, cit., p. 86.

286 Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, 1940, p.

Citando al ingeniero Lobo Guerrero la prensa local indicó que, para subsanar los problemas técnicos de la línea, en especial en la zona de Turbaco, y poner en funcionamiento la empresa se requerían cerca de USD700.000 adicionales, y que con el traslado de material rodante y locomotoras de otras líneas del país no era necesario comprar nuevos equipos²⁸⁷.

En este orden de ideas, una vez perfeccionada la compra, del ferrocarril de Bolívar se trasladaron: un autoferro Ford de 32 pasajeros; cinco plataformas de 20 toneladas marca Kerr Stuart; un torno para ruedas; un torno para metalmecánica, y herramienta y equipos para los talleres; del ferrocarril del Pacífico se trasladó la locomotora n.º 24 (American Locomotive), de 180 libras de presión. Sin embargo, las estimaciones realizadas por el ingeniero Jorge Lobo Guerrero un año más tarde, señalaban que para lograr que la empresa tuviera la capacidad operativa adecuada se necesitaban \$1.900.000 adicionales²⁸⁸.

Aunque para la década de 1930 no se tienen cifras del comportamiento económico de la compañía (último período en ser administrada por una empresa privada antes de su traspaso a la Nación en 1940), en términos generales se puede afirmar que la rentabilidad de todas las líneas férreas colombianas se vio reducida por varios motivos, entre ellos, la expansión del sistema de carreteras, más competitivas frente a los ferrocarriles, y la pérdida de importancia de la navegación por el río Magdalena²⁸⁹.

En 1941 la operación de la línea proporcionó \$272.162,97 en ingresos, y se gastaron \$383.619,46, lo que dio como re-

23; Aprobada la compra de la ferrovía Calamar Cartagena, 1939: 7; Es conveniente la compra del ferrocarril de Cartagena a Calamar, 1939, p. 7

287 Sobre la compra del ferrocarril, 1939, p. 3; Aprobada la compra de la ferrovía Calamar Cartagena, 1939, p. 7.

288 Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, 1940, p. 24.

289 Meisel, A. *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo xx? y otros ensayos*, cit., p. 151.

sultado un balance negativo de \$111.816.02, es decir, una relación de gasto respecto de los ingresos del 141,08%. Los ingresos operacionales ascendieron a \$270.801,99 con una relación de gastos respecto de los ingresos de 144,27%. En conservación de vías e infraestructura se invirtieron \$118.810 en 1940 y \$135.668,65 en 1941, y en conservación de equipos \$71.450,67 en 1940 y \$63.193,3 en 1941. Si bien en esos años aumentaron en 14.373 las toneladas de carga transportada y en 15.613 los pasajeros, los resultados fueron negativos para la compañía²⁹⁰.

En 1941 el Consejo Nacional de los Ferrocarriles propuso tarifas diferenciales para las líneas que tuvieran en cuenta la distancia recorrida por pasajero con el fin de separarlas de las que servían los mercados locales con distancias más largas. En ese sentido, las tarifas de 1.000 kilómetros tendrían descuentos del 20%, 1.500 kilómetros del 25% y 2.000 kilómetros del 30%. Para el ferrocarril de Cartagena las tarifas quedarían con los siguientes valores para primera y segunda clases: ¢20 y ¢16 en el primer rango, ¢22.5 y ¢15 en el segundo y ¢21 y ¢14 en el último²⁹¹. Las tarifas para el mercado local de pasajeros se establecieron en ¢27 para primera clase y ¢20 para segunda clase²⁹².

El servicio se iniciaba entre semana a las 7:00 am desde Cartagena llegando a Calamar a las 11:25 am, con un tren que salía a las 3:00 pm y llegaba a la estación terminal a las 5:25 pm. En el sentido contrario el tren operaba con 25 o 30 minutos de diferencia. Las estaciones en servicio eran:

290 Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, 1941, p. 3-22.

291 Archivo General de la Nación, Sección República, Fondo Ministerio de Obras Públicas, Carta de la Secretaría General del Consejo Administrativo del FF.CC. Nacionales al Presidente de la Comisión de Tarifas Férreas, Fluviales y Terrestres; Sobre establecimiento de nueva clase de tiquetes, 1941, Tomo 134, ff. 39-41.

292 Archivo General de la Nación, Sección República, Fondo Ministerio de Obras Públicas, Tarifas para el transporte de pasajeros en trenes y autoferros y en el cable aéreo, 1941, Tomo 134, f. 141.

TABLA 22
ESTACIONES EN SERVICIO (1941)

Estación	Distancia
Cartagena	0
Turbaco	25
Arjona	38
La Viuda	56
Arenal	68
Soplaviento	69
Hatoviejo	86
Calamar	105

Fuente: Archivo General de la Nación. Sección República. Fondo Ministerio de Obras Públicas. Horario de trenes y autoferros ferrocarril Cartagena-Calamar, 1941, Tomo 134, f. 110.

En 1943 la situación se deterioró aún más, reportando un ingreso de \$251.912,56 y gastos por \$498.800, con una relación de gastos que casi duplicó los ingresos (198%). La mayor parte de esos resultados se debieron a la operación misma de la línea, lo que claramente hacía que no fuera económicamente rentable²⁹³.

En 1944 los ingresos sumaron \$308.405 y los gastos \$535.906 con una pérdida de \$227.501; al año siguiente los ingresos aumentaron a \$367.221, pero los gastos alcanzaron los \$689.774 generando una pérdida aún mayor (\$322.553). El flujo de pasajeros y mercancías disminuyó respecto de los mejores años de la compañía: 63.209 pasajeros en 1944 y 66.418 en 1945; la carga en el primer año fue de 80.586 toneladas y en 1945 de 88.253 toneladas²⁹⁴.

Desde 1942 se comenzó a discutir en el Congreso la posibilidad de liquidar la empresa y levantar los rieles, al tiempo que se debía dar un impulso significativo a la construcción de la carretera Troncal de Occidente y a la canaliza-

293 Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, 1943.

294 Ortiz Cassiani, J. *Los rumores de la estación:...*, cit., p. 68.

ción del Canal del Dique, como alternativas más eficientes y económicas que el ferrocarril²⁹⁵.

Para tratar de mantener la ruta operativa se acordó que el 20% de la carga con destino al interior desde el Caribe debía movilizarse por ferrocarril; no obstante, en 1945 la prensa regional informó que la Intendencia Fluvial de Barranquilla no llevaba a cabo las gestiones correspondientes para garantizar ese volumen y que la mayor parte de la carga se desviaba por Magangué al interior y hacia Barranquilla, y que el Canal no tenía la capacidad suficiente para garantizar el flujo de carga²⁹⁶.

La ruta continuó operando hasta finales de la década, cuando se decidió reabrir a la navegación el Canal del Dique mediante un proceso de dragado, lo que resultó en una nueva competencia con los barcos. Así mismo, dos años antes en Barranquilla se había dado al servicio el terminal marítimo junto al fluvial, con lo cual los barcos hacían el trasbordo de mercancías de borda a borda, lo que ponía a este puerto en una ventaja competitiva frente al de Cartagena²⁹⁷.

Bajo la administración del CAFN la operación dio pérdidas y en diciembre de 1950 se ordenó el levantamiento de los rieles por su baja operación y por recomendación de la Misión Currie del Banco Mundial, que sugirió el puerto de Santa Marta como el punto terminal del proyectado ferrocarril del Atlántico. El material rodante de la compañía fue trasladado a otras empresas, en especial al ferrocarril del Magdalena, y los rieles fueron levantados y enviados a otras rutas como la de Girardot y Antioquia²⁹⁸.

295 Serán levantados los rieles del ferrocarril de Bolívar, 1942, pp. 1, 3 y 6.

296 A punto de suspenderse el envío de carga por el ferrocarril de Calamar, 1945, pp. 1 y 8.

297 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 242-243; Lincoln Harrison, H. *The railroads of Colombia*, cit., p. 33; Es inaplazable un reajuste en los transportes ferroviarios, 1942, pp. 10-11.

298 Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 242-243; Es inaplazable un reajuste en los transportes ferroviarios, 1942, pp. 10-11; Ortiz Casiani, J. *Los rumores de la estación...*, cit., p. 76; A zona bananera serán llevadas las locomotoras de la vía férrea a Calamar, 1950, p. 8.

IV. Consideraciones finales. Una respuesta hegemónica fallida

La conexión con el río Magdalena fue un proyecto estratégico de Cartagena durante la Colonia y el siglo XIX, pues a pesar de ser un puerto marítimo con mejores condiciones que otros en el Caribe, su conexión con el interior no era fácil. En ese orden de ideas, la primera solución consistía en construir un canal artificial que conectara la ciudad con el río Magdalena: el Canal del Dique.

A pesar de contar con unas aparentes condiciones geográficas adecuadas por tener un sistema de ciénagas que podía ser utilizado con ese propósito, su diseño y las condiciones climáticas y geográficas demostraron que el proyecto no sólo no tenía las condiciones idóneas para solucionar la conectividad con el interior, sino que frecuentemente su uso era intermitente debido a su dependencia de los regímenes de lluvias y a la sedimentación que hacía que el Canal no fuera una vía fluvial confiable.

No obstante, esa solución permitió algún desarrollo del transporte fluvial y generó el espacio para que las empresas de barcos a vapor solventaran las dificultades de llevar

mercancías hacia el interior del país y desde este hacia el puerto.

Por otra parte, en las últimas décadas del siglo XIX la construcción del ferrocarril de Bolívar, que conectó a Puerto Colombia con Barranquilla, contribuyó decisivamente a cambiar el balance del poder económico y político en el Caribe, pues permitió que Barranquilla desplazara en importancia a Cartagena y Santa Marta, pasando de ser un pequeño poblado a una pujante ciudad comercial, convirtiéndose en un serio reto al dominio hegemónico tradicional de Cartagena en la región.

Como consecuencia, el ferrocarril de Cartagena significó un esfuerzo por recuperar el dinamismo de la ciudad y competir con algunas regiones de Bolívar que pujaban por ocupar un lugar protagónico en la vida económica, política y social del Caribe colombiano, y si bien el ferrocarril cumplió parcialmente este propósito, no logró consolidarse como un proyecto hegemónico en términos de dominio territorial, siendo desplazado en importancia por Barranquilla, lo que llevó a su escisión del departamento de Bolívar en 1905, dando lugar al nacimiento del departamento del Atlántico.

A pesar de pertenecer a una firma inglesa durante buena parte de su existencia, y de presentar un proceso de inversión extranjera directa, conectada principalmente con los mercados de Londres, sus resultados operacionales fueron exiguos y el funcionamiento de la línea fue objeto de permanentes críticas por el mal servicio, el valor de los fletes y los problemas de confiabilidad en las condiciones de seguridad en su operación y en la garantía de la preservación de los bienes que transportaba y almacenaba. Esto conllevó que, a diferencia de otras líneas del país y de los reclamos permanentes del comercio local, el tren no se convirtiera en un símbolo de modernidad, sino que fuera visto en el folclor caribeño como “un diablo al que le llaman tren”. Cuando a comienzos de la década de 1940 se nacionalizó la línea, las esperanzas que estaban depositadas en el cambio societario

no se transformaron en una dinamización y actualización del servicio, sino que, por el contrario, su operación continuó en decadencia hasta su desaparición en 1950.

En el siglo xix no se logró establecer la alternativa de movilidad a través del Canal del Dique como una vía estable de comunicación, pues sus limitaciones en términos de los flujos de agua y de diseño técnico, aunadas a los graves problemas de sedimentación, no permitieron que fuera utilizada de manera continua como un vínculo con el río Magdalena, generando en el largo plazo problemas ambientales que aún hoy no se han enfrentado de manera decidida para recuperar el daño causado al sistema de ciénagas.

Como laboratorio de movimientos sociales el ferrocarril se convirtió en un escenario idóneo para el nacimiento de los primeros sindicatos de trabajadores calificados. Sus movilizaciones, aunque efectivas en su capacidad de convocatoria de otros sectores, y en la obtención de reivindicaciones, estuvieron limitadas por el tamaño económico de la empresa, la falta de recursos para hacer efectivas las demandas y un entorno aún rural en la zona, lo que no permitió un desarrollo más amplio y efectivo del movimiento sindical en la región para comienzos del siglo xx.

Como respuesta hegemónica para evitar su desplazamiento como eje de poder político, económico y social, y recuperar el lugar protagónico que había mantenido durante la Colonia como principal puerto de Colombia, el ferrocarril de Cartagena no tuvo el resultado esperado. Fue una respuesta tardía en comparación con el ferrocarril de Bolívar (1865) y sus condiciones de operación no le permitieron ser competitivo respecto del tránsito de mercancías hacia el exterior. Más tarde, con la construcción del Canal de Panamá, el puerto de Buenaventura se convirtió en una alternativa más eficiente para la conexión del suroccidente del país con los mercados mundiales; de la misma manera, si bien la canalización de Bocas de Ceniza conllevó que el ferrocarril de Bolívar se convirtiera en irrelevante, permi-

tieron que Barranquilla se consolidara como el puerto más importante del Caribe.

Esta ruta es un buen ejemplo de las tensiones latentes entre lo central y lo periférico, entre lo incluido y lo excluido, y cómo en este caso el centro de poder tradicional es desplazado por otros más dinámicos de forma que no pudo responder con éxito las tensiones de la territorialización, derivadas de los encuentros de prácticas enfrentadas y de las fuerzas económicas, sociales y políticas establecidas contra las emergentes.

Bibliografía

FUENTES PRIMARIAS

Archivo General de la Nación. Sección República. Fondo Ministerio de Obras Públicas.

Tarifas para el transporte de pasajeros en trenes y autoferros y en el cable aéreo, 1941, Tomo 134, f. 141.

Horario de trenes y autoferros Ferrocarril Cartagena-Calar, 1941, Tomo 134, f. 110.

Carta de la Secretaría General del Consejo Administrativo del FF.CC. Nacionales al Presidente de la Comisión de Tarifas Férreas, Fluviales y Terrestres (Sobre establecimiento de nueva clase de tiquetes), 1941, Tomo 134, ff. 39-41.

FUENTES PRIMARIAS PUBLICADAS

Bell, P. L. (2012 [1921]). *Colombia: manual comercial e industrial*. Bogotá: Banco de la República.

Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales (1940). *Informe que rinde el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales al señor Ministro de Obras Públi-*

cas correspondiente a las labores realizadas en el año de 1939.
Editorial de la Litografía colombiana: Bogotá.

Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales (1941). *Informe que rinde el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales al señor Ministro de Obras Públicas correspondiente a las labores realizadas en el año de 1941.* Bogotá: Editorial de la Litografía Colombiana.

Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales (1943). *Informe que rinde el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales al señor Ministro de Obras Públicas correspondiente a las labores realizadas en el año de 1943.* Bogotá: Editorial de Litografía Colombia.

(July de 1910). *Diplomatic and Consular Reports: Colombia. Report on the Railways of Colombia. Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty.* Foreign Office and the Board of Trade. London: Harrison and Sons.

Ferrocarril de Cartagena: apelación a la opinión pública (1865). s.n.

Ferrocarril de Cartagena (octubre-noviembre de 1919). *Anales de Ingeniería*, 27 (319-320), 182.

Ferrocarril de Cartagena al Magdalena (1 de enero de 1894). *Anales de Ingeniería*, 6 (73), 2.

Ferrocarriles de Cartajena i Barranquilla (1866). Bogotá: Imprenta de Gaitán.

Hart, F. R. (1914). *Personal reminiscences of the Caribbean sea and the Spanish main written by Francisc Russell Hart.* Boston: The de Vinne Press.

Ministerio de Hacienda (1896). *Informe del Ministro de Hacienda de la República de Colombia al Congreso Constitucional de 1896.* Bogotá: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos.

Ministerio de Hacienda (1898). *Informe presentado al Congreso de la República en sus sesiones ordinarias de 1898 por el Ministro de Hacienda.* Bogotá: Imprenta de Eduardo Espinosa Guzmán.

- Ministerio de Obras Públicas (1911). *Informe del Ministro de Obras públicas al congreso de 1911*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Ministerio de Obras Públicas (1912). *Memoria al congreso de 1912*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Ministerio de Obras Públicas (1913). *Memoria al congreso de 1913*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Ministerio de Obras Públicas (1914). *Memoria al congreso de 1914*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Ortega, A. (mayo de 1906). Informe sobre los ferrocarriles colombianos. *Anales de Ingeniería*, 13 (159), 332-337.
- Ortega, A. (septiembre-octubre de 1910). Ferrocarril de Cartagena. *Anales de Ingeniería*, 18 (211-212), 81-85.
- Secretaría de Gobierno de Bolívar (1896). *Memoria que presenta el Secretario de Gobierno de departamento en el año de 1896*. Cartagena: Tipografía a Vapor de Araujo L.
- Secretaría de Gobierno de Bolívar (1898). *Memoria que presenta El Secretario de Gobierno de departamento en el año de 1898*. Cartagena: Tipografía a Vapor de Araujo L.

FOTOTECA UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR

- Campos, V. (1915). Tren en la Estación Central. Fototeca Histórica UTB. Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.
- Caña en vagones del ferrocarril en el Ingenio Central Colombia, hacienda San Agustín de Sincerín, Bolívar (1910). Fototeca Histórica UTB. Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.
- Descargue en el muelle de La Machina (1926). Fototeca Histórica UTB. Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.
- Estación Central (1900(?)). Fototeca Histórica UTB. Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.

Estación del Ferrocarril en Turbaco (1915(?)). Fototeca Histórica UTB. Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.

Estación del tren en Calamar (n.d.). Fototeca Histórica UTB. Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.

Estación del tren en el barrio Pie de la Popa (1915). Fototeca Histórica UTB. Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.

Gómez Isaacs, P. (1934). Puerta del Reloj. Fototeca Histórica UTB. Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.

Jaspe Franco, L. F. (1912). Muelle de la Bodeguita. Fototeca Histórica UTB. Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.

Jaspe Franco, L. F. (1915). Carril del tren hacia la Machina. Fototeca Histórica UTB. Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.

Locomotora No. 11. (1926). Fototeca Histórica UTB. Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.

Locomotora No. 7 (1926). Fototeca Histórica UTB. Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.

Primer clavo del ferrocarril (1924(?)). Fototeca Histórica UTB. Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.

Trabajadores del tren (n.d.). Fototeca Histórica UTB. Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.

Talleres de Ferrocarril (1915). Fototeca Histórica UTB. Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.

Tren tipo “decauville” (1910). Fototeca Histórica UTB. Universidad Tecnológica de Bolívar.

PRENSA

“El Tiempo” Comenta el incendio del muelle de Cartagena (6 de agosto de 1930). *Diario de la Costa* (3901), p. 1.

- A punto de suspenderse el envío de carga por el Ferrocarril de Calamar (5 de julio de 1945). *Diario de la Costa* (1050), p. 1 y 8.
- A Railroad from Cartagena to the Magdalena (16 de April de 1892). *Scientific American*, 66 (16), 247.
- A zona bananera serán llevadas las locomotoras de la vía férrea a Calamar (21 de diciembre de 1950). *El Tiempo* (14110), p. 8.
- Accidente ferrocarrilero (29 de agosto de 1897). *El Porvenir* (1257), p. 3.
- Accidente ferrocarrilero (9 de septiembre de 1897). *El Porvenir* (1259), p. 3.
- Accidente ferroviario (18 de noviembre de 1894). *El Porvenir* (967), p. 3.
- Activamente laboran los peritos nombrados para la negociación del Ferrocarril (13 de junio de 1939). *Diario de la Costa* (6474), p. 1 y 12.
- Aguilera, M (mayo de 2006). El Canal del Dique y su subregión: una economía basada en la riqueza hídrica. *Documentos de trabajo sobre economía regional* (72). Cartagena: Banco de la República-Centro de Estudios Económicos Regionales.
- Al público (19 de abril de 1900). *El Porvenir* (1724), p. 4.
- Anulación del Puerto de Cartagena? las compañías navieras de Barranquilla, solicitan al Ministerio de Hacienda el traslado de la escala marítima a Puerto Colombia (6 de agosto de 1930). *Diario de la Costa* (3901), p. 1.
- Aprobada la compra del la ferrovía Calamar Cartagena (27 de noviembre de 1939). *El Herald* (1872), p. 7.
- Armonización de intereses. Ferrocarriles de Cartagena i Sabanilla (3 de mayo de 1866). *La República* (7), p. 4.

- Arreglada la negociación del Ferrocarril entre la Nación y la Compañía (11 de noviembre de 1939). *Diario de la Costa* (6576), p. 1 y 3.
- Atacado a puñal el gerente del Ferrocarril de Cartagena-Calamar (4 de diciembre de 1939). *El Herald* (1878), p. 1 y 6.
- Aviso (21 de febrero de 1895). *El Porvenir* (994), p. 4.
- Aviso al público (5 de abril de 1903). *El Porvenir* (1952), p. 4.
- Aviso inauguración del Ferrocarril Cartagena-Calamar (21 de julio de 1894). *El Anotador* (246), p. 2.
- Ayer quedó solucionado el problema de la huelga (29 de enero de 1937). *Diario de la Costa* (5743), p. 1 y 8.
- Ayer se declararon en huelga los obreros y trabajadores del ferrocarril (19 de enero de 1937). *Diario de la Costa* (5734), p. 1 y 8.
- Bustamante (29 de enero de 1937). Anoche fue satisfactoriamente resuelta la huelga ferroviaria. *El Tiempo* (9103), p. 1.
- Canal del Dique, ferrocarril y muelle de Cartagena: un peligro y una necesidad nacional (9 de septiembre de 1921). *Diario de la Costa* (1343), p. 1.
- Cartagena Terminal & Improvement Co. Limited (15 de junio de 1893). *El Porvenir* (818), p. 3.
- Cartagena-Magdalena Railway Company (30 de mayo de 1895). Rebaja de los precios de pasajes. *El Porvenir* (1022), p. 4.
- Cartajena i Barranquilla (27 de mayo de 1884). *El Boletín* (235), pp. 1-2.
- Choque de trenes en una plaza pública (6 de juni de 1897). *El Porvenir* (1233), p. 3.
- Company Meetings: Cartagena (Colombia) Railway list of the Company Assets (24 de June de 1906). *The Observer*, p. 3.

- Consecuencias del paro (17 de noviembre de 1939). *Diario de la Costa* (6582), p. 3.
- Contrato celebrado con el Sr. Ramón S. Sánchez, ratificando los anteriores sobre la navegación por vapor del Dique de Cartajena (26 de julio de 1868). *Gaceta de Bolívar* (568), p. 2.
- Contrato entre el Poder Ejecutivo i William Francis Kelly, para la construccion de un ferro-carril de Cartajena a la ribera occidental del río Magdalena (16 de abril de 1865). *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar* (337), p. 3.
- Contrato para la construcción de un camino de hierro de Cartagena al río Magdalena (24 de septiembre de 1865). *La Opinión* (440), p. 1.
- Contrato para la limpia, canalización i navegación por vapor del Dique de Cartajena. *Gaceta de Bolívar* (520), 6 de noviembre de 1867, p. 4.
- Convención Constituyente del Estado Soberano de Bolívar (9 de abril de 1865). Lei autorizando al Poder Ejecutivo para la concesipn de un privilejio con el objeto de establecer una vía férrea que ponga en comunicacion la ciudad de Cartajena con la banda occidental del Río Magdalena. *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar* (336), pp. 1-2.
- De Bravura, M. (14 de agosto de 1888). vía férrea entre Cartagena y Turbaco. *Registro de Bolívar* (537), pp. 199-200.
- De la Espriella, T. (25 de enero de 1937). Esta tarde se soluciona la huelga de Cartagena. *El Espectador* (8507), p. 1.
- De la línea del ferrocarril (23 de febrero de 1917). *El Porvenir* (5643), p. 5.
- Descarrillamiento (9 de octubre de 1914). *El Porvenir* (4950), p. 4.
- Descartado un nuevo paro del Ferrocarril (6 de diciembre de 1939). *Diario de la Costa* (6593), p. 1 y 2.

Desgraciado accidente (5 de enero de 1893). *El Porvenir* (772), p. 4.

Dique (10 de marzo de 1884). *El Boletín* (173), , pp. 1-2.

Dique (24 de abril de 1887). *El Porvenir* (474), p. 2.

Dique (8 de enero de 1888). *El Porvenir* (511), p. 3.

Dique (16 de septiembre de 1888). *El Porvenir* (547), p. 3.

El comercio de Cartagena y la empresa del Ferrocarril (21 de julio de 1921). *Diario de la Costa* (1308), p. 1.

El Concejo de Barranquilla deplora el siniestro (6 de agosto de 1930). *Diario de la Costa* (3901), p. 1.

El delegado de la Nación para mediar entre el Ferrocarril y los obreros está en la ciudad (19 de diciembre de 1939). *Diario de la Costa* (6604), p. 1 y 2.

El Dique: la indiferencia del comercio nacional y el Gobierno (13 de septiembre de 1921). *Diario de la Costa* (1346), p. 1.

El Ferrocarril de Cartagena: la defensa del Director de la Empresa y la ratificación de los cargos que se le hicieron en la Cámara (14 de septiembre de 1921). *Diario de la Costa* (1347), p. 1.

En la Compañía del Ferrocarril (15 de marzo de 1911). *El Porvenir* (3898), p. 3.

Entrega del Ferrocarril Cartagena Magdalena (10 de agosto de 1895). *Registro de Bolívar* (1253), pp. 163-164.

Es conveniente la compra del ferrocarril de Cartagena a Calamar (28 de noviembre de 1939). *El Heraldo* (1873), p. 7.

Es inaplazable un reajuste en los transportes ferroviarios (18 de agosto de 1942). *El Tiempo*, pp. 10-11.

Está al cerrarse la negociación para comprar el Ferrocarril Cartagena-Calamar (11 de agosto de 1939). *Diario de la Costa* (6496), p. 1.

Esta tarde conferenciará el Ministro de Obras Públicas con el abogado del Ferrocarril de Cartagena para convenir el precio de venta de esa empresa (5 de mayo de 1939). *Diario de la Costa* (6416), p. 1.

Este ferrocarril (6 de junio de 1897). *El Porvenir* (1233), p. 3.

Ferrocarril (9 de octubre de 1889). *El Herald* (15), p. 2.

Ferrocarril (1 de junio de 1890). *El Porvenir* (636), p. 3.

Ferrocarril (12 de octubre de 1890). *El Porvenir* (655), p. 3.

Ferrocarril (15 de junio de 1893). *El Porvenir* (818), p. 3.

Ferrocarril (13 de julio de 1893). *El Porvenir* (826), p. 3.

Ferrocarril (14 de septiembre de 1893). *El Porvenir* (844), p. 4.

Ferrocarril (12 de julio de 1894). *El Porvenir* (930), p. 3.

Ferrocarril (15 de abril de 1903). *El Porvenir* (1956), p. 4.

Ferrocarril (21 de junio de 1903). *El Porvenir* (1983), p. 4.

Ferrocarril (18 de octubre de 1903). *El Porvenir* (1986), p. 4.

Ferrocarril a Calamar (6 de abril de 1890). *El Porvenir* (628), p. 3.

Ferrocarril a Calamar (1 de mayo de 1892). *El Porvenir* (736), p. 2.

Ferrocarril al Magdalena (10 de abril de 1892). *El Porvenir* (733), p. 4.

Ferrocarril de Cartagena (13 de marzo de 1866). *La República* (2), p. 3.

Ferrocarril de Cartagena (3 de abril de 1866). *La República* (5), p. 3.

Ferrocarril de Cartagena (27 de mayo de 1891). *El Herald* (96), p. 2.

Ferrocarril y empresas en Cartagena (18 de septiembre de 1892). *El Porvenir* (756), p. 3.

Ferrocarrilazo (31 de marzo de 1898). *El Porvenir* (1317), p. 3.

- Ferrocarrilera (22 de enero de 1893). *El Porvenir* (777), p. 3.
- Ferrocarrileras (19 de enero de 1893). *El Porvenir* (776), p. 4.
- Ford, J. T. (31 de marzo de 1898). Carta. *El Porvenir* (1317), p. 3.
- González Carazo, A. (26 de noviembre de 1865). Contestación. *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar* (397), pp. 1-2.
- Hoy funcionará el Ferrocarril (2 de diciembre de 1939). *Diario de la Costa* (6590), p. 1 y 5.
- Hoy queda sancionada la ley de compra del Ferrocarril (16 de diciembre de 1939). *Diario de la Costa* (6602), p. 1.
- Hoy se abría paralizado el Ferrocarril (13 de diciembre de 1939). *Diario de la Costa* (6599), p. 1 y 2.
- Huelga de cargadores (263 de marzo de 1913). *El Porvenir* (4483), p. 3.
- Informe del Ministro de Fomento. Ferrocarriles en General (12 de octubre de 1890). *El Porvenir* (656), p. 2.
- Invitan a los Ministros de Industrias y Obras a intervenir en la huelga (23 de enero de 1937). *El Tiempo* (9097), p. 1.
- Hemos recibido de Cartagena la siguiente correspondencia (2 de agosto de 1865). *La Opinión* (130), p. 243 y 244.
- Kelly, W. F. (26 de noviembre de 1865). Protesta del Sr. Kelly. *Gaceta del Estado Soberano de Bolívar* (397), pp. 1-2.
- La empresa del ferrocarril de Cartagena quiere prórroga (25 de febrero de 1927). *Diario de la Costa* (2899), p. 1.
- La huelga de los ferroviarios continúa en pie (20 de enero de 1937). *Diario de la Costa* (5735), p. 1 y 8.
- La huelga, el paro general y Cartagena (22 de enero de 1937). *Diario de la Costa* (5737), p. 1 y 8.
- La inauguración (22 de julio de 1894). *El Porvenir*, p. 2 y 3.
- La nacionalización del ferrocarril (13 de mayo de 1939). *Diario de la Costa* (6424), p. 1.

- La paralización de los transportes ferroviarios sigue (21 de enero de 1937). *Diario de la Costa* (5736), p. 1 y 8.
- Más sobre la Compañía del Ferrocarril (15 de marzo de 1911). *El Porvenir* (3898), p. 3.
- McConnico, S. B. (3 de julio de 1893). Cartagena-Magdalena Railway Co. Cambio de tarifa. *Registro de Bolívar* (1056), p. 210.
- Murió el presidente de la United Fruit Company Mr. Francis Russell Hart (19 de enero de 1938). *El Tiempo*, p. 1.
- Nueva locomotora (8 de agosto de 1913). *El Porvenir* (4598), p. 5.
- Páez, A. (5 de abril de 1868). Contestación del Gobierno del Estado Soberano de Santander. *Gaceta de Bolívar* (552), p. 4.
- Palacio, J. M. (3 de enero de 1871). Inauguración del Ferrocarril de Barranquilla a Sabanilla. *Diario Oficial*, p. 6.
- Para nacionales i extranjeros (9 de junio de 1884). *El Boletín* (246), p. 4.
- Pérdida de unas encomiendas de correo que traía el ferrocarril (25 de noviembre de 1896). *Registro de Bolívar* (1406), p. 429.
- Pineda López & Co. (15 de marzo de 1911). Comunicación. *El Porvenir* (3898), p. 3.
- Por Cartagena (1 de noviembre de 1901). *El Porvenir* (1742), p. 2.
- Regresaron a Bogotá los ingenieros Lobo Guerrero y Arango Tavera después de cumplir su misión (23 de julio de 1939). *Diario de la Costa* (6482), p. 1.
- Remitidos: J. T. Ford (7 de mayo de 1907). *El Porvenir* (2753), p. 3.
- Revista de los Estados (31 de diciembre de 1873). *El Conci-liador Progresista* (19), p. 2.

Revista de los Estados (20 de febrero de 1874). *El Conciliador Progresista* (20), p. 3.

Secretaría de Gobierno (5 de diciembre de 1896). Relación de los billetes y monedas que constituían las encomiendas extraídas de uno de los vagones del ferrocarril el 15 de noviembre de 1896. *Registro de Bolívar* (1409), pp. 441-442.

Secretaria Jeneral del Estado (24 de agosto de 1865). Circular avisando la llegada del Sr. W.F. Kelly e ingenieros encargados de la construccion del Ferrocarril de Cartajena. *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar* (370), p. 2.

Serán levantados los rieles del Ferrocarril de Bolívar (18 de diciembre de 1942). *Diario de la Costa* (7356), pp. 1, 3 y 6.

Shipley, R. T. (9 de mayo de 1900). Aviso. Cartagena-Magdalena Railway Co. *El Porvenir* (1588), p. 3.

Sin descuidar la negociación para nacionalizar el F. C. de Cartagena (30 de abril de 1939). *Diario de la Costa* (6413), p. 1 y 11.

Sobre el servicio de trenes de recreo (16 de junio de 1931). *Diario de la Costa* (4150), p. 7.

Sobre la compra del ferrocarril (17 de noviembre de 1939). *Diario de la Costa* (6582), p. 3.

Telegrama (7 de junio de 1894). *El Porvenir* (920), p. 2.

The Colombia Railway designó su apoderado desde Londres (11 de mayo de 1939). *Diario de la Costa* (6422), p. 1.

Tráfico por el Dique (22 de septiembre de 1895). *El Porvenir* (1056), p. 3.

Tráfico por El Dique (7 de febrero de 1916). *El Porvenir* (5336), p. 3.

Una visita a Cartagena, el Ferrocarril (4 de marzo de 1918). *El Tiempo*, p. 2.

Uribe, H. (30 de diciembre de 1914). Habla The Cartagena (Colombia) Railway Company. *El Porvenir* (5013), p. 4.

Vélez Daníes Co. (25 de febrero de 1889). Ferrocarril de Cartagena a Arjona. *Registro de Bolívar* (600), p. 63.

Vélez, G. (8 de septiembre de 1914). Descarrilamiento. *El Porvenir* (4921), p. 2.

TESIS DE GRADO

Gómez, M. R. (2010). Características de la organización sindical en Cartagena 1910 -1945. (*tesis de grado para optar al título de historiador*). Cartagena.

Preston Martelo, D. (2013). Conflictos laborales en el Caribe colombiano: huelgas portuarias 1893-1910. *Trabajo de grado para optar al título de historiador*. Cartagena: Universidad de Cartagena.

Silva, L. D. (2012). Cartagena y su Hinterland 1870-1880. *Tabajo de grado para optar al título de historiador*. Cartagena.

REVISTAS

Blanco, W. (1994). Cartagena tuvo tren: el ferrocarril Cartagena Calamar, contexto histórico de su surgimiento. *Huellas* (41), 28-32.

Cera, R. A. (enero-junio de 2016). Mujeres frente a la incidencia de la pobreza e insalubridad pública en Cartagena (Colombia), 1915-1928. *Historelo, Revista de historia regional y local*, 8 (15), 207-237.

Flórez, R. A. (julio-diciembre de 2009). Caña de azúcar y aguardiente en el Estado Soberano de Bolívar. *Cuadernos de Desarrollo Rural*, 6 (63), 35-57.

Flórez, R. A. (2012). Economía Agrícola y circuitos comerciales en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886. *Memorias* (16), 131-164.

Lincoln Harrison, H. (abril de 1967). The railroads of Colombia, South America. *Bulletin of The Railway and Locomotive Historical Society* (116), 24-49.

- Lucena, M. (2013). "Una obra digna de los romanos": el Canal del Dique, desde su apertura hasta la Independencia. *Credencial Historia*, 287, 90-97.
- Meisel Roca, A. (1980). Esclavitud, mestizaje y haciendas en la provincia de Cartagena: 1533-1851. *Desarrollo y Sociedad*, 4.
- Meisel Roca, A. (1990). Los bancos de Cartagena 1874-1925. *Lecturas de Economía*.
- Meisel Roca, A. (1999). Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional. *Cuadernos de historia económica y empresarial de Cartagena*.
- Mogollón, J. V. (2012). El Dique en el siglo XIX: del canal de Totten al Ferrocarril Cartagena-Calamar. *Economía & Región*, 6 (1), 171-196.
- Muriel, R. (1983). Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano 1850-1920. *Lecturas de economía*.
- Ripoll, M. T. (1997). El Central Colombia. Inicios de la Industrialización en el Caribe Colombiano. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 34 (45), 59-87.
- Santana, R. J. (enero-junio de 2016). Protestas sociales, cultura política y debates de los trabajadores del transporte en Cartagena (Colombia), durante la República Liberal (1930-1945). *Historia Caribe*, 11 (28), 109-148.
- Solano, P. (2011). Trabajo, orden doméstico y control social en el Caribe colombiano, 1850-1920. *Revista Mundos do Trabalho*, 3 (6), 194-216.
- Solano, S. P. (2010). Mano de obra, ocupaciones y mecanismos de control social en el Caribe colombiano 1850-1900. *Revista Amauta*, 1-28.
- Solano, S. y Flórez, R. (2013). Sociedad, tierra y poder en los Estados Unidos de Colombia, 1857-1885: El caso del Estado Soberano de Bolívar. *Diálogos*, 14 (2), 79-124.

Viloria, J. (1999). Tabaco del Carmen: Producción y exportación dellos montes de María 1848-1893. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, 1-50.

LIBROS Y MONOGRAFÍAS

Bergquist, C. (1999). *Café y conflicto en Colombia (1886-1910): la guerra de los Mil Días, sus antecedentes y consecuencias*. Bogotá: El Áncora-Banco de la República.

Bossa Herazo, D. (1967). *Cartagena independiente, tradición y desarrollo*. Bogotá: Tercer Mundo.

Camacho Roldán, S. (1892). La agricultura en Colombia. En *Escritos Varios* (pp. 637-664). Bogotá.

Camacho Roldán, S. (1976 [1871-1872]). *Escritos sobre economía y política* (J. A. Bejarano, Ed.) Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura.

Correa, J. S. (2012). *De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012)*. Bogotá: Editorial CESA.

Correa, J. S. (2012). *Ferrocarriles y tranvías en Antioquia* (2a ed.). Bogotá: Editorial CESA.

Correa, J. S. (2018). *Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)* (2a ed.). Bogotá: Editorial CESA.

Dirks, N., Eley, G. y Ortner, S. (1994). Introduction. En N. Dirks, G. Eley, & S. Ortner, *Culture/power/history: a reader in contemporary social theory*. Princeton: Princeton University Press.

Echeverri, L. M. (1991). *Free banking in Colombia, 1865-1885* (Ph. D. diss). Estados Unidos: University of Georgia.

España, G. (1985). *La guerra civil de 1885: Núñez y la derrota del Radicalismo*. Bogotá: El Áncora.

Fischer, T. (marzo de 2002). El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera. *Monografías de Administración* (Serie

Historia del Desarrollo Empresarial) (60). Bogotá: Universidad de los Andes.

Fischer, T. (2003). Empresas de navegación en el río Magdalena: dominación extranjera y lucha por el monopolio. En C. D. (comp.), *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX* (Vol. 2, pp. 991-1020). Bogotá: Editorial Norma y Ediciones Uniandes.

Guardo, S. A. (2014). *Ingenio Central Colombia, Sincerín (Bolívar): su historial social 1908-1920*. Universidad de Cartagena, Programa de Historia.

Hartwig, R. E. (1983). *Roads to reason: transportation, administration, and rationality in Colombia*. Pittsburgh: Pittsburgh University Press.

Henao, J. M. y Arrubla, G. (1984). *Complemento a la Historia Extensa de Colombia: Historia de Colombia* (Vol. 2). Bogotá: Plaza y Janés-Academia Colombiana de Historia.

Jaramillo, R. L. y Meisel, A. (2010). Más allá de la retórica de la reacción, análisis económico de la desamortización. En A. Meisel y M. T. Ramírez, *Economía Colombiana del siglo XIX* (pp. 283-330). Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica.

Kalmanovitz, S. (1982). El régimen agrario durante el siglo XIX en Colombia. En J. G. Cobo, y S. Mutis (Edits.), *Manual de historia de Colombia* (2a ed., Vol. 2, pp. 211-326). Bogotá: Printer Colombiana.

Kalmanovitz, S. (1994). *Economía y Nación: una breve historia de Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo.

Meisel Roca, A. (2017). Caminos hacía el mar; los ferrocarriles del caribe colombiano 1871-1950. *VII Congreso de historia ferroviaria*, (pp. 1-17). Valencia.

Meisel, A. (2011). *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos*. Cartagena: Banco de la República.

Meisel, A. y Posada Carbó, E. (1994). Los bancos de la costa Caribe (1873-1928). En F. Sánchez, *Ensayos de historia*

- monetaria y bancaria de Colombia* (pp. 229-265). Bogotá: Tercer Mundo Editoriales.
- Meisel, A., Ramírez, M. T. y Jaramillo, J. (2016). Too late but profitable: railroads in Colombia during 1920-1950. *Economic History Research*, 12 (3), 165-180.
- Mejía Arango, L. (2007). *Los Radicales: historia política del radicalismo del siglo XIX*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Monsalve, D. (2016). *Colombia cafetera*. Bogotá: Banco de la República.
- Nichols, T. (1973). *Tres puertos de Colombia: estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Banco Popular.
- Nichols, T. (1988). El surgimiento de Barranquilla. En G. Bell, *El Caribe colombiano: selección de textos históricos*. Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- Ocampo, J. A. (1998). *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*, 2.^a ed. Bogotá: Tercer Mundo-Colciencias-Fedesarrollo.
- Ortega, A. (1923). *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico* (Vol. 2). Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia.
- Ortega, A. (1932). *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país (1920-1930)* Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia. Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia.
- Ortiz Cassiani, J. (2005). *Los rumores de la estación: memoria oral del ferrocarril Calamar - Cartagena*. Ministerio de Cultura.
- Ortiz Cassiani, J. (2017). *Un diablo al que llaman tren: el ferrocarril Cartagena - Calamar*. Fondo de Cultura Económica.
- Palacios, M. (1983). *El café en Colombia (1850-1970): una historia económica, social y política* (Segunda edición ed.). Bogotá: El Colegio de México-El Áncora.

- Pérez, E. (1998). Los ferrocarriles y el desarrollo regional y urbano en Colombia. *Bitacora Urbano territorial*.
- Pérez, G. (2008). *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. Colombia: Ediciones Cisnecolor.
- Posada Carbo, E. (1987). *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Bogotá: Fondo Editorial CEREC.
- Posada, J. (1918). *Libro azul de Colombia*. Nueva York: J. J. Little & Ives Co.
- Poveda, G. (1998). *Vapores fluviales en Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo.
- Poveda, G. (2002). El primer ferrocarril en Colombia. *Dyna*, 61-73.
- Poveda, G. (2010). *Carrileras y locomotoras*. Medellín: Fondo Editorial Universidad Eafit.
- Ramírez, M. T. (2006). Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia (1900-1950). En Á. Pachón, & M. T. Ramírez, *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo xx* (pp. 5-224). Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica.
- Ramírez, M. T. (2007). Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía colombiana. En J. Robinson y M. Urrutia, *Economía colombiana del siglo xx: un análisis cuantitativo* (pp. 383-457). Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica.
- Restrepo Restrepo, J. y Rodríguez Becerra, M. (2013). La actividad comercial y el grupo de comercinates de Cartagena a fines del siglo xix. *Economía & Región*, 7 (1), 166-174.
- Safford, F. (2010). El problema de los transportes en Colombia en el siglo xix. En A. M. Roca y M. T. Ramírez (Edits.), *Economía Colombiana del Siglo xix*. Bogotá: Banco de la República.
- Samper, M. (1880?). *Escritos*. Bogotá: Minerva.

- Sierra, L. (1971). *El tabaco en la economía colombiana del siglo XIX*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Torres, G. (1909). *Memoria relativa al retracto sobre el Ferrocarril de Bolívar*. Bogotá: Imprenta de la Luz.
- Urrutia, M. (1982). El desarrollo del movimiento sindical y la situación de la clase obrera. En J. G. Cobo y S. Mutis (Edits.), *Manual de Historia de Colombia*, 2.^a ed., Vol. 3,. Bogotá: Printer Colombiana, pp. 179-248.
- Urrutia, M. (2016). El período de las huelgas espontáneas 1924-1929. En *Historia del sindicalismo en Colombia, 1850-2013*. Universidad de los Andes.
- Vasco Correa, C. (2008). *Ferrocarriles colombianos, artífices de desarrollo económico, futuro de la investigación nacional*. Recuperado el 28 de septiembre de 2018, de Observatorio de la Economía Latinoamericana: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/co/>.
- Viloria, J. (2014). *Empresarios del Caribe Colombiano: Historia económica y empresarial del Magdalena grande y del Bajo Magdalena 1870 -1930*. Bogotá: Banco de la República.
- Zambrano, F. (2000). El Poblamiento de la Costa Caribe durante los siglos XIX y XX. En A. Abello, & S. Giaimo, *Poblamiento y ciudades del Caribe Colombiano* (pp. 51-61). Cartagena: Observatorio del Caribe Colombiano.

Índice onomástico

A

Abello, M., 68
Aduana, 106, 107, 112, 117, 127
Albin (ingeniero), 112
Alemania, 29, 70
Alexander, E. P., 106
Algodón, 29, 31, 64, 70, 71
Ambalema, 35, 38, 67, 68, 69, 70
América Latina, 38, 41, 44, 47, 50
American Locomotive, 154
Angulo, L. F., 142, 143
Antioquia, 17, 28, 31, 34, 72, 99, 157
Antioquia (ferrocarril de), 13, 16, 38, 41, 130, 157
Arango Tavera, A., 151
Araújo, A., 55
Archivo General de la Nación, 56
Arenal (estación), 111, 112, 117, 118, 119, 138, 156
Argentina, 38, 44, 47, 48, 49, 50, 191
Arjona, 95, 105, 114, 117, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 139,
145, 156
Arroyo de Piedra, 66
Atlántico (océano), 109
Atlántico (departamento), 62, 110, 160

Atlántico (ferrocarril del), 157

Atlas (compañía), 92

Ayapel, 35, 83

B

Bacallado, L., 76

Balmaseda, F. J., 74

Banco de Bogotá, 34

Banco de Bolívar, 33, 34, 82

Banco de Cartagena, 33

Banco Industrial, 82

Banco Mundial, 157

Banco Nacional, 33

Banco Unión, 34

Barbacoas (bahía), 88, 90, 96, 97

Barranca del Rey, 87

Barranca Nueva, 88, 89

Barranca Vieja, 85

Barranquilla, 18, 19, 20, 52, 53, 56, 57, 59, 63, 70, 71, 72, 74,
80, 81, 87, 92, 95, 101, 104, 109, 118, 127, 128, 130,
132, 133, 137, 140, 142, 149, 157, 160, 162

Beaumont, F. B., 108

Bélgica, 92

Benedeti, S., 103

Bocas de Ceniza, 89, 95, 142, 162

Bogotá, 16, 35, 55, 130, 149

Bolívar (Estado), 18, 28, 33, 34, 38, 57, 59, 60, 61, 63, 64, 68,
69, 79, 81, 82, 83, 91, 92, 100, 101, 102, 105, 106, 108,
116, 127, 148, 151, 153, 160

Bolívar Grande, 18, 52, 54, 56, 59, 65

Bolivia, 44, 48, 49, 197

Bossio, B., 92

Boston, 108, 109, 113 125

Boston (vagón), 134

Boyacá (Estado), 28, 60

Bramdsma, W., 93

Brasil, 38, 44, 47, 48, 49, 50, 197

Brassay, G., 102

Bremen, 36, 68, 69
Bucaramanga, 35, 36
Buenaventura, 16, 35, 72, 140, 142, 161
Bustamante, L. C., 152

C

Café, 19, 22, 34, 36, 71, 72, 140, 145
Calamar, 21, 89, 93, 111, 114, 117, 118, 128, 132, 133, 143,
152, 155
Caldas, 72, 140
Cali, 35
Camacho Roldán, 31, 32, 37
Canadá, 48, 49
Canal del Dique, 17, 19, 21, 25, 57, 74, 85, 86, 87, 88, 91, 92,
93, 94, 95, 97, 99, 103, 106, 109, 111, 112, 116, 128,
140, 144, 148, 153, 157, 159, 162
Caña de azúcar, 72
Caracol (provincia), 66
Caribe (mar), 15, 16, 17, 19, 21, 33, 59, 61, 62, 71, 79, 86, 88,
94, 95, 109, 159, 162
Caribe (región), 20, 23, 24, 56, 61, 64, 68, 71, 72, 81
Caro, M. A., 34
Cartagena, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 32, 33, 34,
38, 52, 56, 57, 59, 63, 69, 71, 72, 73, 74, 75, 80, 81, 82,
85, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100,
101, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112,
114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124,
125, 126, 127, 128, 129, 130, 137, 140, 141, 142, 143,
144, 147, 149, 153, 155, 156, 157, 159, 160, 161
Cartagena (ferrocarril de), 17, 18, 20, 52, 53, 54, 64, 79, 94,
119, 130, 139, 145, 146, 153, 154, 160, 161
Cartagena-Magdalena Railway Company, 108, 109, 124,
125
Cartagena Oil Refining Company, 24
Cartagena (vapor), 92
Castro & Co., 67
Cataño, J. A., 68
Cauca (Estado), 28, 31, 60

Chile, 37, 44, 47, 48, 49, 50, 197
 Chinú (provincia), 59, 63, 69
 Colombia, 17, 23, 26, 27, 38, 39, 40, 44, 48, 49, 50, 51, 65, 67,
 69, 81, 102, 113, 144, 159, 197
 Coloso (provincia), 66
 Compañía del Ingenio de Balmaseda, 74
 Confederación Granadina, 28
 Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales
 (CAFN), 46, 151, 153
 Consorcio Layne Dredging y Sanz & Cobe Ltda., 97
 Constitución de 1858, 28, 59
 Constitución de 1863, 27, 28, 36, 59
 Corozal (provincia), 59, 63, 64, 66, 69, 83
 Costa Atlántica, 39
 Costa Rica, 13, 44, 48, 49, 197
 Cuba, 33, 44, 70, 73, 80, 81, 82, 197
 Cúcuta, 17, 35, 38, 41, 140
 Cundinamarca, 28, 31, 60, 72

D

Danoville, A., 68
 Decauville (tren), 77, 105
 De la Hoz Hermanos, 82
 De Herrera Sotomayor, J., 86, 87
 De Mier, J., 68, 89
 De Somovilla Tejada, J., 86
 De Ujueta, E., 68
 De Zubiría, F., 103
 De Zubiría, N., 74
 Del Real, A., 68, 103
 Díaz Granados, P., 68
Diario de la Costa, 56
 Dique Viejo, 86, 87
 Directorio de Accionistas, 134

E

Ecuador, 43, 44, 48, 49, 198

El Carmen (provincia), 64, 66, 67, 68, 69, 70, 104
El Comercio, 92
El Espectador, 56
 El Espinal (barrio), 121, 139
El Heraldo, 56
El Porvenir, 56, 126
El Tiempo, 56
 El Salvador, 44, 197
 El Zancudo (mina), 34
 Elbers, J. B., 36, 88
 Empresa Colombiana de Navegación Fluvial, 132
 Empresa de Ferrocarriles Nacionales, 49
 Escallón, C., 56
 España, 48, 49, 92
 Espinal, 16, 38
 Estación Calamar, 117, 118, 119, 122, 123, 124, 139, 156
 Estación Central, 132
 Estación Pie de la Popa, 115, 116
 Estados de la Unión, 32
 Estados Federales, 28
 Estados Unidos, 19, 29, 31, 45, 47, 48, 49, 70, 71, 76, 77, 89,
 92, 94, 104, 106, 109
 Estados Unidos de Colombia, 29, 59, 61
 Estero (caño), 90, 96, 97, 140
 Europa, 19, 31, 37, 100

F

Fearron, F. B., 125
 Federación de Empleados de Bolívar, 147, 148
 Federación Local de Trabajadores, 149
 Federación Nacional de Transporte Fluvial, Marítimo y
 Portuario, 153
 Ferrocarril de Barranquilla, 20, 104, 138
 Ferrocarril de Cartagena, 17, 18, 20, 25, 52, 53, 54, 64, 79,
 94, 119, 121, 130, 139, 145, 146, 153, 154, 160, 161
 Ferrocarril de Cúcuta, 17
 Ferrocarril de Santa Marta, 16, 38, 138
 Ferrocarril del Pacífico, 16, 140, 154

Fischer, T., 18
 Fonblanque, A., 102
 Fondo de Ferrocarriles Nacionales, 56
 Forbes, G. W., 129
 Ford, J. T., 125, 130
 Forwood Brothers & Co., 105
 Francia, 29
 Frederick Snare Co., 96
 Fuenmayor, J., 81

G

Gaceta Oficial, 55
 Gales, 37
 Gallo, V., 152
 Gambote, 144
 Ganadería, 79
 Girardot, 16, 38, 77, 130, 157
 Girón, 67, 68
 Gisburne, L., 90
 Glasgow, 76
 Gobernación de Bolívar, 151
 Goenaga, J. M., 93, 105, 118
 Gómez, J., 68, 85, 90
 Gómez Fernández, M., 103, 150
 González Carazo, A., 102
 Gran Bretaña, 76
 Guatemala, 43, 44, 48, 49, 149
 Guerra Civil de 1860-1862, 27
 Guerra de la Independencia, 160
 Guerra de Independencia de Cuba, 81
 Guerra de las Escuelas, 31
 Guerra de los Diez Años, 80
 Guerra de los Mil Días, 34, 128
 Guerra Franco-Prusiana, 69

H

Haití, 43, 44, 198
Haggett, J., 112
Hart, F. R., 112, 120, 125
Hart, J., 102
Hatoviejo, 119, 156
Haven, F., 108
Hernández e hijos, 55
Herrera, L. M., 68
Holanda, 70, 92
Holguín, C., 106
Honda, 90, 130
Honduras, 44, 198
Horn Tolmé, J., 102
Hoving Jr., E. H., 104

I

Indias inglesa y holandesa, 32
Ingenio Central Colombia, 24, 74, 75, 77
Ingenio Sincerín, 82, 128
Ingenio de María, 74
Ingermina (novela), 89
Inglaterra, 29, 92, 111
Inspección Seccional del Trabajo, 151
Intendencia Fluvial de Barranquilla, 157
Istmo de Panamá, 27
Italia, 92

J

Jamaica, 82
Jaramillo Arango, R., 151
Java, 69, 70
Jefferson Colidge, T., 108
Jiménez Donoso, J., 87
Jiménez, C., 149
Joy, R. A., 68

Juan Gómez (ciénaga), 85, 90
Junta de Defensa del Puerto, 152
Junta de Limpieza y Canalización del Dique, 94
Junta Provincial de Cartagena, 89

K

Kelly, W. F., 99, 100, 102, 103, 104
Kerr Stuart, 154

L

Labarcés (ciénaga), 90
La Bodeguita (muelle), 141
La Dorada, 17, 38
La Guajira, 31
La Machina (muelle), 112, 126, 135, 142, 144, 145
Las Piedras (estación), 119, 122, 123, 124
La Viuda (estación), 119, 156
Laurent, A., 129
Lavalle Hermanos y Cía., 91
Latinoamérica, 73
Lebrija (buque), 92
Lequerica (caño), 97
Lequerica Hermanos, 152
Llach, A. J., 131
Lobo Guerrero, J., 151, 154
Locomotora No. 7, 117
Locomotora No. 11, 131
Lockett, S. H., 110, 116
Londres, 32, 99, 102, 103, 129, 130, 134, 149, 151, 160
López Pumarejo, A., 47, 148
Lorica, 59, 63, 83

M

Magangué, 59, 63, 64, 73, 104, 105, 157
Magdalena, 28, 29, 60, 62, 71
Magdalena (buque), 92

- Magdalena (río), 16, 17, 19, 20, 21, 25, 26, 36, 38, 57, 66, 67, 68, 70, 85, 86, 87, 88, 92, 94, 99, 100, 101, 104, 105, 106, 107, 110, 117, 129, 136, 142, 153, 159, 161
- Magdalena Rail Road of Colombia, 99
- Mahates, 86, 93
- Mainero y Trucco, J. B., 34
- Manatí (distrito), 66
- Manga (isla), 111
- McConnico, S. B., 106, 108, 109, 112, 116, 125
- Manotas, F. de P., 74
- María la Alta, 66
- Maríalabaja, 74
- Martínez Bossio, B., 81
- Martínez Bossio y Cía., 130
- Martínez Camargo, D., 81
- Matuna (ciénaga), 88, 90
- Matunilla (ciénaga), 90, 96
- Matute, 119, 122, 123, 124
- May, J., 90
- Medellín, 35, 130, 133, 149
- Medio Dique, 86, 87
- Meier, C. G., 45
- Meier, H. H., 45
- Mercado, F., 149
- México, 38, 44, 47, 48, 49, 50, 197
- Ministerio de Industria, 149
- Ministerio de Obras Públicas, 43, 133, 134, 135
- Ministerio del Tesoro, 119
- Misión Currie, 157
- Mompox, 29, 59, 63, 64, 66, 69, 73, 89
- Montería, 83
- Montes de María, 68, 74
- Montoya, F. 68, 89
- Moore, J. J., 92
- Morales (distrito), 66
- Morroa, 66
- Mosquera, T. C. de, 26, 27
- Mouthon, F., 72
- Murillo Toro, M., 99

Murray Forbes, J., 108

Mutis, J. C., 87

N

Navarro, P. A., 72

Nichols, T., 18, 25, 59

Neiva, 35

Nelly, W. F., 103

Nicaragua, 44, 197

Nieto, J. J., 88, 89

Noruega, 92

Nueva York, 75, 91, 95, 96, 102, 109, 130

Nueva York (bolsa de), 30, 32

Núñez, F., 55

Núñez, R., 22, 30, 31, 32, 34, 35, 92, 93, 109, 111

O

O`Byrne, 56

Olaya Herrera, E., 46, 147

Oliverson Laire & Peachy, 102

Once de Noviembre (vapor), 92

Once de Septiembre (buque), 92

Ortega, A., 18

Ospina, P. N., 45

Otero D'Costa Gómez, E., 134

Ovejas (distrito), 66

P

Pacífico (océano), 17, 140

Packing House (frigorífico), 82

Pájaro (ciénaga), 91

Palmira, 67, 68

Palotal (ciénaga), 90

Panamá, 19, 28, 31, 33, 44, 45, 46, 60, 90, 198

Panamá (canal), 80, 82, 139, 140, 161

Paraguay, 44, 48, 49, 50, 197

Pareja, F., 148
Pareja, J., 149
Parkman, H., 108
Parra, A., 30, 31
Patrón Airiarte, J., 82
Pensilvania, 113
Pereira, 13, 140
Pérez, F., 91
Pérez, G., 18
Periñán, R., 149
Perú, 37, 44, 48, 197
Pineda López y Cía., 130, 134, 136
Polo, M., 85
Pombo Hermanos, 72
Ponedera, 105
Pooley, C., 144
Posada Zárate, F., 149
Primera Guerra Mundial, 82
Puerto Colombia, 145, 160
Puerto Wilches, 16, 38

R

Rada, E., 149
Radicalismo, 27, 32, 33, 35, 54
Regeneración, 20, 33, 34, 35, 53, 54
República Dominicana, 197
Reino Unido, 48, 49
República Liberal, 54, 147
Reyes, R., 42, 43, 74, 92, 133
Riohacha, 72
Rionegro (Constitución), 27, 28
Rhode Island Locomotive Works, 113
Rocha, 74
Rodríguez, M., 85
Roldán Calle & Co., 152
Ruíz e hijo (imprensa), 55

S

Sabanalarga, 59, 63, 66, 69, 73
 Sabanilla (aduana), 29, 101, 109, 127, 195
 Sala, I., 87
 Sanaguare (ciénaga), 88, 89
 San Agustín de Sincerín (hacienda), 74, 75
 Sahagún, 83
 San Cristóbal (estación), 119
 San Jacinto (distrito), 66, 72, 74
 San José (Costa Rica), 13
 San Juan (distrito), 66
 Salgar, E., 31
 Samper, M., 35
 Sampués (distrito), 66, 72
 Sánchez, R. S., 91
 San Estanislao (estación), 111, 122, 123, 124, 139
 San Estanislao (locomotora), 120
 San Marcos, 83
 Santa Lucía, 89, 93
 Santa Marta, 16, 1ñ8, 52, 59, 104, 127, 140, 157, 160, 198
 Santander, 17, 28, 31, 60, 72, 91
 Santo Domingo, R., 81
 Santos, J. M., 97
 Segovia, L., 74
 Shipley, R. T., 125
 Sim, A., 143, 144
 Simití, 66
 Sincé, 66
 Sincelejo, 59, 63, 64, 66, 69, 73, 83
 Sindicato Ferroviario de Cartagena, 23, 148
 Sociedad de Agricultores Colombianos, 31
 Sociedad de Artesanos y Obreros, 137
 Sociedad Ferroviaria Nacional, 146
 Soplaviento (estación), 111, 112, 119, 122, 123, 124, 139, 156
 Standard Dredging Company Inc., 96
 Stevenson, J. C., 74
 Suárez, M. F., 141
 Sucre, 79, 83

Suecia, 92
Sumatra, 69, 70

T

Tabaco, 65
Taligua, 66
Tanque (estación), 119
Taylor, H. E., 129
Tenera (estación) 115, 119, 122, 123, 124
Terry, A. R., 92
Tesoro Nacional, 110
The Andian National Corporation, 141, 143
The Cartagena (Colombia) Railway Co., 134
The Colombian Products Co., 82
The Colombian Railway and Navigation Co., 130
The Foundation Company, 140
The Internacional Products Co., 82
Tolima, 28, 31, 60, 72
Tolú (distrito), 66, 82, 104
Tolú Viejo, 104
Torrecilla (estación), 115, 122, 123, 124
Totten, G. M., 88, 89, 90
Totten (canal), 21, 88, 90
Trinidad, 82
Tropical Oil Co., 152
Trujillo, J., 32
Tumaco, 72
Tunja, 35
Turbaco, 105, 112, 113, 114, 115, 118, 119, 120, 122, 123, 124,
135, 139, 154, 156
Tyler, H. L., 144
Tyndall, W., 103

U

United Fruit Company, 113
United Magdalena Steam Navigation Co., 66
Uribe Hoyos, G., 46

Uruguay, 44, 48, 49, 197
Usiacuarí, 66
U.S. Army Corps of Engineers, 94

V

Valle del Cauca, 77
Vanderburgh, C. L., 94, 95, 139
Vélez, C., 141
Vélez Danies, F., 74, 78, 81, 152
Vélez Danies y Cía., 74, 75, 81, 82, 105
Vélez Martínez, P., 92
Venezuela, 17, 44, 48, 49, 50, 82, 197
Verhelst, M., 149

W

Walts (estación), 119, 122, 123, 124
Wenceslao, D., 131
Wheelock, T. R., 108, 118
Whelpley, L. M., 104
Wood, R. C., 94

Z

Zambrano (distrito), 66, 104
Zapata de Mendoza, P., 86

Anexos

ANEXO A: FERROCARRILES EN AMÉRICA LATINA (1870-1995) (EN MILES DE KM)

País	1870	1900	1913	1929	1940	1950	1970	1995
Argentina	7,3	168	335	375	413	429	399	358
Brasil	7,5	153	246	320	343	367	318	304
México	3,5	136	205	232	230	233	245	266
Chile	7,3	44	81	85	86	85	83	64
Cuba	13,8	20	38	49	49	49	52	47
Perú	6,7	18	33	29	29	31	22	21
Uruguay	0,2	17	26	27	30	30	30	30
Bolivia	-	10	13	21	23	23	35	37
Venezuela	0,1	9	9	10	10	10	2	6
Guatemala	0,2	6,4	9,9	11,6	11,6	11,6	8,2	11
Colombia	0,3	6	11	26	33	35	34	21
Costa Rica	0,8	3,9	6,2	6,7	6,7	6,7	6,2	6
Paraguay	0,9	2,4	3,7	4,7	5	5	4,4	4
Nicaragua	-	2,3	3,2	3,3	3,7	4,3	4	2
República Dominicana	-	1,8	2,4	2,4	2,7	2,7	2,7	1
El Salvador	-	1,2	3,2	6	6,1	6,2	6,2	6

Honduras	0,6	1	2,4	14,6	12,6	13	10,3	10
Ecuador	0,4	0,9	5,9	10,3	10,6	11,2	9,9	10
Panamá	0,8	0,8	0,8	1,6	1,6	1,6	1,6	5
Haití	-	0,4	1,8	2,2	2,5	2,5	1,2	1

Fuente: Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 57.

ANEXO B. INGRESOS DE LAS ADUANAS DE SANTA MARTA, CARTAGENA Y SABANILLA-BARRANQUILLA (1855-1898) (EN PESOS)

Período	Santa Marta	Cartagena	Sabanilla (1855-1876)-Barranquilla (1876-1898)
1855-56	714.032	64.210	153.481
1856-57	688.641	52.228	154.273
1857-58	545.242	68.379	85.567
1858-59	494.295	97.525	85.363
1865-66	908.406	85.149	68.830
1870-71	1.077.683	109.405	130.732
1871-72	911.851	115.870	865.009
1872-73	547.168	207.366	1.560.878
1873-74	194.436	182.711	1.877.100
1874-75	170.784	149.481	1.702.570
1875-76	82.060	197.646	1.740.326
1876-77	65.095	157.643	1.449.271
1877-78	66.507	273.134	2.811.453
1878-79	50.780	339.875	3.129.591
1879-80	115.283	290.209	2.441.991
1881-82	73.451	168.861	3.288.097
1882-83 (11 meses)	89.084	245.905	2.731.476
1883-84 (11 meses)	39.109	382.962	2.531.619
1885-86 (9 meses)	36.667	438.402	2.069.140
1886-87 (10 meses)	40.213	601.619	2.070.764
1887-88 (9 meses)	28.258	1.311.288	3.544.387

1888-89 (6 meses)	15.419	1.075.046	3.185.822
1891 (6 meses)	29.391	565.434	3.196.658
1892 (6 meses)	102.111	669.424	2.751.595
1893 (6 meses)	72.588	1.006.368	3.120.182
1894 (6 meses)	34.739	1.260.590	2.273.569
1896 (6 meses)	27.317	1.955.768	5.108.997
1898 (6 meses)	35.007	1.122.598	3.994.642

Fuente: Nichols, T. El surgimiento de Barranquilla. En G. Bell, *El Caribe colombiano: selección de textos históricos*. Barranquilla: Ediciones Uninorte, 1988, p. 211; Poveda, G. *Carrileras y locomotoras*, cit., pp. 107-108.

TÍTULOS DE LA COLECCIÓN CAMINOS DE HIERRO

1. Ferrocarriles y tranvías en Antioquia (2.^a ed.)
 2. *The Panama Railroad Company*
o cómo Colombia perdió una nación
 3. Trenes y puertos en Colombia:
el ferrocarril de Bolívar (1865-1941) (2.^a ed.)
 4. Café y ferrocarriles en Colombia:
los trenes santandereanos (1869-1990)
 5. De Buenaventura
al Caribe: el ferrocarril del Pacífico
y la conexión interoceánica (1872-2012)
6. Transporte y desarrollo urbano en Colombia:
los tranvías de Bogotá y Medellín
7. Movilidad en el Caribe: el ferrocarril de Cartagena
y el Canal del Dique, siglos XIX y XX

Colegio de Estudios Superiores de Administración CESA
Este libro se terminó de imprimir en junio de 2020,
en Bogotá DC

Se compuso en caracteres Adobe Caslon Pro de 12 pts.
Y se imprimió sobre papel alternative book, de 60 gr.

Colección Los Caminos de Hierro 7

Movilidad en el Caribe: el ferrocarril de Cartagena y el Canal del Dique, siglos XIX y XX es el séptimo libro de la colección Los Caminos de Hierro; en él se busca estudiar los corredores de transporte orientados al comercio exterior colombiano a través del puerto de Cartagena, en especial, en términos de su capacidad para mantener un control hegemónico de la ciudad sobre el Bolívar Grande en particular y sobre la región Caribe en un contexto más amplio. Además, se busca indagar en qué medida el ferrocarril se convirtió en un laboratorio para el desarrollo de movimientos sociales de trabajadores calificados en la región y analizar cuál fue su nivel de éxito.

Juan Santiago Correa R.

Economista (1999) y doctor en Sociología Jurídica e Instituciones Políticas (2012) de la Universidad Externado de Colombia, magíster en Historia de la Pontificia Universidad Javeriana (2004). Ha publicado múltiples artículos en revistas académicas y es autor de los libros *Moneda y Nación: del federalismo al centralismo económico (1850-1922)* (2017); *Ferrocarriles y tranvías en Antioquia* (2012); *The Panama Railroad Company o cómo Colombia perdió una nación* (2012); *De Buena-ventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012)* (2012); *Trenes y puertos en Colombia: el Ferrocarril de Bolívar (1865-1941)* (2012); *Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos* (2012); *Prensa de oposición: el Radicalismo derrotado (1880-1902)* (2007); *Territorio y poder: dinámicas de poblamiento en el valle de Aburrá, siglo XVII* (2004); *Minería y Comercio: las raíces de la elite antioqueña (1775-1810)* (2001); *Escritura e investigación académica: una guía para la elaboración del trabajo de grado* (2015) con Javier Murillo; entre otros textos publicados. Actualmente es el Secretario General en el Colegio de Estudios Superiores de Administración CESA.



Colegio de Estudios
Superiores de Administración

ISBN: 978-958-8988-43-6

