FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA
EVALUACIÓN DE TRABAJO DE GRADO

ESTUDIANTE: ***HERRERA RODRIGUEZ EDWIN DIOGENES***
TÍTULO: ***"LIMITCIONES EN EL DESARROLLO INDUSTRIAL DE CARTAGENA 1910-1930)"***

CALIFICACIÓN

APROBADO

WILSON BLANCO R.
Asesor

ESTELA SIMANCAS
Jurado

Cartagena, diciembre de 2005

LIMITACIONES EN EL DESARROLLO INDUSTRIAL DE CARTAGENA 1910-1930

EDWIN DIÓGENES HERRERA RODRÍGUEZ

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA
CARTAGENA DE INDIAS D.T. y C.
2005

T 986.114
H 565

LIMITACIONES EN EL DESARROLLO INDUSTRIAL DE CARTAGENA 1910-1930

EDWIN DIÓGENES HERRERA RODRÍGUEZ

Trabajo de Grado para optar al título de Historiador

WILSON BLANCO ROMERO
Asesor

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA
CARTAGENA DE INDIAS D.T. y C.
2005

DEDICATORIA

- A Dios Todopoderoso.
- A mis padres: Jesús y Cenia.
- A mis hermanos: Maribel, Elsy, Doraida, Jesús Eduardo, Jaime Isaac.
- A María Victoria y Mateo.
- A todas las personas que contribuyeron en mi formación como profesional.

AGRADECIMIENTOS

El autor expresa su agradecimiento a:

Muy sinceramente agradezco al profesor Wilson Blanco Romero, por acertada asesoría y colaboración.

A los docentes del Programa de Historia, entre ellos, Gloria Bonilla, José Polo, Sergio Solano y demás.

A mis compañeros de estudio.

A las personas que laboran en el Archivo Histórico de Cartagena por su valiosa ayuda.

A todas aquellas personas que de una u otra manera contribuyeron a la realización de este trabajo.

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	1
1. PARÁMETROS HISTÓRICOS DEL DESARROLLO INDUSTRIAL DE CARTAGENA.	5
1.1 EL CONTEXTO NACIONAL	5
1.2 EL CONTEXTO REGIONAL	11
1.3 LA INDUSTRIA EN CARTAGENA	17
2. LAS LIMITACIONES	24
2.1 EL ACCESO AL MERCADO	25
2.2 CAPACITAR LA MANO DE OBRA	35
2.3 OTROS FACTORES LIMITANTES	39
3. ESTUDIO DE DOS CASOS FRUSTRADOS EN EL DESARROLLO INDUSTRIAL DE CARTAGENA	44
3.1 LA CARTAGENA OIL REFINING Co.	44
3.2 EL PAKING HOUSE DE COVEÑAS	50
CONCLUSIONES	54
FUENTES PRIMARIAS	58
BIBLIOGRAFÍA	59

7

LISTA DE TABLAS

Pág.

Tabla Nº 1: PRINCIPALES INDUSTRIAS DE CARTAGENA EN 1912 20

Tabla Nº 2: AVANCES SOBRE LOS TRABAJOS DE EXCAVACIÓN REALIZADOS EN EL CANAL DEL DIQUE HASTA DICIEMBRE 19 DE 1923. 28

Tabla Nº3: HABITANTES POR DEPARTAMENTOS. 31

INTRODUCCIÓN

Los estudios históricos sobre el desarrollo económico de Cartagena tienden a enfatizar la importancia de esta ciudad como centro portuario para el comercio de importación y exportación desde la época colonial, sin embargo en Cartagena desde finales del siglo XIX y sobre todo a principios del siglo XX, se dio un incipiente desarrollo industrial agenciado principalmente por los empresarios locales, cuyo objetivo era producir bienes de consumo masivo para el mercado local, regional y nacional.

Sobre este desarrollo industrial encontramos referencias en algunos textos, como el escrito por Orlando P. Urrueta "Cartagena y su cercanías", que en uno de sus capítulos hace una relación de las que al principio del siglo XX eran consideradas las fábricas más representativas de la ciudad. De igual manera Eduardo Lemaitre en su texto Historia General de Cartagena, expone los hechos que el considera más importantes ocurridos en Cartagena desde finales del siglo XIX, entre ellos el surgimiento de industrias donde se producían calzados, bebidas, cigarrillos, se refinaba petróleo, etc. otros estudios como los de Maria Teresa Ripoll sobre los empresarios Diego Martínez Camargo y Rafael del Castillo, o como el de Claudia Navarro sobre José Vicente Mogollón, tocan de manera tangencial la forma como

se desarrolla la industria manufacturera en Cartagena, dado que la actividad de estos empresarios incluye inversiones en esta faceta de la economía local. Adolfo Meisel Roca por su parte, al exponer en uno de sus artículos las razones por las que Cartagena durante los años de 1900 a 1950 iba a remolque de la economía nacional, determina como una de las causas de ese rezago el escaso de desarrollo que alcanzó la ciudad en el campo de la industria.

Estos textos y artículos a los que hemos hecho referencia, solo abordan el tema sobre la industrialización de Cartagena como parte de la exposición sobre un tema más amplio, ninguno trata a fondo este asunto: quizás por el mismo hecho de que en Cartagena durante nuestro período de estudio no hubo un desarrollo industrial comparable al de otras ciudades del país como Medellín y en menor medida Barranquilla. Por este hecho, hemos considerado necesario estudiar cuáles fueron los factores o elementos que limitaron el desarrollo industrial de Cartagena entre los años de 1910 a 1930, hemos escogido este lapso por ser el período en que la industria cartagenera cuenta con establecimientos que sobresalen en el ámbito nacional; y además por ser el momento en que la ciudad comienza a sentir los síntomas de su estancamiento industrial.

Conviene aclarar en este estudio que cuando hablamos de limitaciones de la industria en Cartagena, la idea que tenemos presente es la de la industria fabril o industria moderna, que Alberto Mayor Mora diferencia de los talleres artesanales o

industria del "Batan", por el uso de máquinas vigiladas por obreros y accionadas por una fuerza motriz central[1].

La exposición de los resultados de nuestra investigación la hemos dividido en tres partes. En la primera, exponemos la manera cómo fue posible que se diera un desarrollo industrial en Cartagena, y en este sentido la influencia que tuvieron en este proceso, factores como el desarrollo de la economía cafetera, la importancia que alcanzó Cartagena como centro portuario y la actividad de los empresarios locales en el desarrollo de la industria urbana, contribuyendo de igual manera a cambiar la fisonomía de la ciudad.

En la segunda parte analizamos detalladamente tres factores o elementos que consideramos limitaron el desarrollo industrial de Cartagena, y que tienen que ver con las posibilidades de acceso al mercado, la capacitación de la mano de obra y por último, el papel del Estado.

En la tercera y última parte estudiaremos dos casos, en el intento de verificar con hechos concretos la problemática planteada. Se trata de la Cartagena Refining Co. y el Paking House de Coveñas, dos empresas cuyo funcionamiento despertó el mayor entusiasmo entre los cartageneros, pero a pesar de esto y del esfuerzo y la

[1] Mayor Mora Alberto, "Historia de la Industria en Colombia 1886-1930" en: N.H.C. Vol. 5, Editorial Planeta, Bogotá, 1989, p. 315.

inversión de los empresarios que las llevaron a cabo no lograron el éxito deseado y tuvieron corta duración.

En cuanto a las fuentes en las que hemos sustentado nuestra investigación histórica sobre la industria y sus limitaciones en Cartagena, nos tropezamos con la limitación de que el Archivo Histórico de Cartagena no dispone de fondos de documentación de ninguna empresa local o departamental en el período en estudio, por lo que nos ha tocado limitarnos a revisar aquellos fondos de dicho archivo con información general pertinente, especialmente el Fondo de Prensa (Diario El Porvenir, el Diario de la Costa, La Época), y el Fondo de Misceláneas. Igualmente hemos contado con el Fondo de Protocolos Notariales consignados en dicho archivo, todo lo cual hemos complementado con la revisión de artículos y textos de distintos autores, cuya temática aunque no es específicamente igual guarda relación con nuestro objeto de estudio. Todo esto ha permitido que a pesar de las limitaciones señaladas hallamos podido darle sustentación documental y bibliográfica al esclarecimiento de los problemas planteados.

1. PARÁMETROS HISTÓRICOS DEL DESARROLLO INDUSTRIAL EN CARTAGENA.

1.1. EL CONTEXTO NACIONAL

Al intentar hacer un estudio sobre el desarrollo de la industria manufacturera y sus limitaciones en Cartagena, hay que tener en cuenta los aspectos económicos y sociales que hicieron posible el surgimiento de esta industria a nivel nacional, ya que no puede pensarse en la industrialización de la ciudad como algo ajeno a las tendencias económicas del país, como tampoco se deben desconocer las influencias externas de las cuales pasamos a ocuparnos inicialmente.

De manera general en Latinoamérica la industria manufacturera moderna apareció por primera vez en varios países (en Argentina, México, Brasil, Colombia), a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, como respuesta a la expansión e integración de los mercados internos, inducida por un creciente

integración a la economía internacional, como consecuencia de la expansión en la exportación de algunos productos agrícolas y mineros, que proporcionaron ingresos que a su vez facilitaron el desarrollo de medios de transporte y sistemas monetarios modernos. En Brasil por ejemplo, la demanda generada por el rápido avance de la economía cafetera sirvió como motor de su crecimiento económico, sumado a este proceso a la disponibilidad de mano de obra y las facilidades para acceder al crédito externo. En México fue la exportación de petróleo, que agregada a otros factores internos como el crecimiento de la población y el correspondiente proceso de urbanización, a la demanda existente y a la disponibilidad de capital externo, lo que sirvió para que a principios del siglo XX se iniciara un proceso de industrialización en este país[2].

En principio el desarrollo de la industria en Latinoamérica tuvo como objetivo y fue estimulado en gran medida por la sustitución de productos que habían sido o que eran importados, sobre todo bienes de consumo masivo como alimentos, bebidas y textiles. Por este hecho se puede calificar a este proceso como, "industrialización por sustitución de importaciones"[3]. Este aspecto de la industria Latinoamericana se vio favorecido por condiciones y coyunturas externas como la apertura del crédito por parte de naciones como los Estados

[2] Enrique Cárdenas, José Antonio Ocampo y Rosmery Thorp (Compiladores), Industrialización y Estado en la América Latina, La leyenda negra de la post guerra, Fondo de Cultura Económica de México, México D.F., Pág. 11.
[3] Ibid., p. 21.

Unidos e Inglaterra, lo que abrió una corriente de capital favorable al desarrollo económico de los países latinoamericanos; y por la primera guerra mundial, que colapsó el aprovisionamiento de materias primas. Por otro lado, un autor como Luis C Bresser, califica este modelo de industrialización que se dio en Latinoamérica como el "subdesarrollo industrializado", dado su dependencia tecnológica y económica respecto a empresas y países más desarrollados[4].

En Colombia este proceso se dio de manera similar, aunque mantiene sus particularidades. Es así, que para finales del siglo XIX no se puede decir que existía en el país una verdadera industria moderna, aunque en distintas regiones como en Antioquia y los Santanderes, se elaboraban artículos que en un sentido técnico, se reducía a la transformación de materias primas de forma manual en talleres artesanales, lo que se define como industria del "Batán", dedicada a la costelería, cordelería, la producción de artefactos de cuero, de tejidos de lana y algodón, y sombreros de panamá que eran exportados a países como Estados Unidos, Cuba e Inglaterra[5].

El avance definitivo de la industria en Colombia fue estimulado de manera similar a lo que sucedió en Brasil, por el auge de la producción cafetera para la

[4] Luiz C. Bresser Pereira, "El subdesarrollo industrializado" en: América Latina 50 años de industrialización, 2ª Edición, Premia Ediciones, México D.F., 1978, p. 85.
[5] Mayor Mora Alberto, "Historia de la Industria en Colombia 1886-1930" Op-Cit. 315.

exportación. Con anterioridad a esto la exportación del tabaco[6], de la quina y del añil, etc., habían permitido al país vincularse al comercio exterior; pero fue el café el que permitió que por primera vez un producto agrícola de exportación tuviera presencia constante en los mercados internacionales[7]. La economía cafetera condujo a la acumulación de capital en grupos de empresarios nacionales, lo cual constituyó una condición previa a la industrialización del país en los primeros decenios del siglo XX, también aumentó los ingresos del Estado, propició la implantación de una red ferroviaria y el crecimiento urbano, con el consiguiente aumentó del mercado para la producción industrial[8].

Estos efectos favorables de la producción cafetera se hicieron sentir desde finales del siglo XIX, pero con relación a la industria, es sólo después de la guerra de los mil días (1889-1901), cuando se da un desarrollo y un cambio en la técnica de producción, a través de la utilización de maquinaría movida por una fuerza motriz central, generalmente a vapor o eléctrica en establecimientos especialmente acondicionados para ello. En este proceso que se da a principios del siglo XX sobresale el montaje de empresas de textiles como Coltejer en Medellín; la fábrica de textiles de la Espriella Hnos en Cartagena; y

---

[6] Ver, BLANCO ROMERO, Wilson, "Tabaco y Comercio en el Carmen de Bolívar a mediaos del siglo XIX", en: Huellas Revista de la Universidad del Norte, Barranquilla, 1998, N° 54.

[7] BOTERO HERRERA, Fernando, La industrialización en Antioquia Génesis y Consolidación 1900-1930, CIE, Universidad de Antioquia, Medellín, 1985, Pág. 41.

[8] TOVAR ZAMBRANO, Bernardo, "La economía colombiana 1886-1922" , en: NHC volumen 5, Editorial Planeta, Bogotá, 1989, Pág. 9.

Tejidos Obregón en Barranquilla. En otras ramas de la industria se destaca la fábrica de cemento Samper, Bavaria que ya funcionaba desde 1889 en Bogotá; la refinería de petróleo Cartagena Oil Refining Co. y el Ingenio Central de Sincerín en Cartagena, entre otras[9].

Durante esta época cuando comienza a consolidarse la industria en Colombia, fue muy importante la política que durante su período presidencial implementó Rafael Reyes (El quinquenio de Reyes 1904-1909), para impulsar el desarrollo industrial en el país. Su política económica se sustentó en tres pilares fundamentales: la intervención del Estado en la economía, la centralización política y fiscal, y la protección a las industrias con privilegios y subvenciones, y a través de altos aranceles aduaneros a las manufacturas importadas[10]. Uno de los objetivos principales que perseguía Reyes a través de esta política de fomento industrial era la consecución de la paz entre las facciones políticas. La paz era para Reyes una condición necesaria para alcanzar el progreso nacional; por ello, a través de algunos decretos como el 1143 de 1908, se autorizó la exención de derechos aduaneros para maquinarias y materias primas no producidas en el país, siempre que se tratara de implantar nuevas industrias[11]. Con esto, es cierto que se consiguió este último objetivo, pero algunos establecimientos industriales pasaron a depender de materiales

[9] Mayor Mora, Alberto, "Historia de la Industria 1886-1930", Op.cit. Pág. 319-322.
[10] SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio y CONDE CALDERÓN, Jorge, Elite Empresarial y Desarrollo Industrial en Barranquilla 1875-1930, Ed. Uniatlántico, Barranquilla, 1993, Pág. 65.
[11] Mayor Mora, Op.cit. p. 319.

provenientes del exterior para su sostenimiento, lo que llevó a que se les tachara como industrias "exóticas"[12]. Esto es aplicable a lo que sucedió con la Cartagena Oil Refinig Co., que debía importar petróleo crudo para su refinamiento. Lo otro es que, hechos como la primera guerra mundial favorecieron de cierto modo el desarrollo industrial del país, dado que como lo habíamos dicho sobre Latinoamérica en general, se produjo el cierre de las importaciones de productos extranjeros.

Por otro lado, uno de los mayores obstáculos que enfrentaba el desarrollo de la industria en Colombia, era la falta de medios y vías de comunicación modernos que permitieran conectar de manera satisfactoria los distintos mercados y regiones del país, esto como resultado de las condiciones geográficas que dificultaban sacar o introducir bienes de una región a otra, elevando el costo de los fletes y por ende el de las mercancías, resultado también de la falta de recursos económicos que permitieran superar esta limitación. Sólo a comienzos de la década de los años 20 se da una confluencia de factores que permitieron superar la escasez de recursos externos que harían posible la financiación de un programa masivo de obras públicas, entre ellas la construcción de medios de transporte como los ferrocarriles que permitieron

[12] OSPINA VÁSQUEZ, Luis, Industria y Protección en Colombia 1810-1930, Ed. Oveja, Bogotá, 1974. Pág. 368-371.

conectar los mercados regionales y facilitaron el intercambio comercial con el exterior.

Es así que se conjugaron la expansión exportadora de café y el mejoramiento de los precios de intercambio, la ampliación del crédito externo y la llegada de los recursos provenientes de la indemnización por la pérdida de Panamá, que los Estados Unidos otorgó a Colombia[13]. La industria nacional también resultó favorecida con la integración de los mercados, a la vez que la llegada de las divisas mejoró la capacidad de importar maquinaría y equipo que de igual manera aumentaron la capacidad productiva del sector industrial, que antes de esto se basaba en pequeñas industrias con alguna importancia regional y nacional, y que luego de la crisis de los años 20 iniciaron una nueva fase de crecimiento y consolidación.

1.2. EL CONTEXTO REGIONAL

La mayoría de los estudios sobre el desarrollo económico de la costa caribe Colombiana, tienden a enfatizar la importancia de sus principales ciudades como centros comerciales y portuarios, y no como escenarios donde se dio el montaje de empresas fabriles. A pesar de esto lo cierto es que en Cartagena,

[13] Bejarano, Jesús Antonio, "La Economía Colombiana entre 1922-1929" en: NHC. Vol. 5, Editorial Planeta, Bogotá, 1989, p. 52.

Barranquilla y en menor medida en Santa Marta, se dieron las condiciones necesarias a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, que permitieron que prosperaran en estas ciudades fábricas que alcanzaron importancia no solamente regional sino nacional, como por ejemplo, la fábrica de tejidos Obregón y la Cartagena Oil Refining Co., entre otras.

De las ciudades mencionadas aquí, Barranquilla es quizás la que experimentó el mayor crecimiento económico en la región desde la segunda mitad del siglo XIX. Hecho éste que se explica por varias razones siendo la más importante su ubicación geográfica, al estar situada a orillas del río Magdalena y su desembocadura, siendo dicho río la vía de comunicación principal con el interior del país[14]. A través de puertos satélites como Sabanilla, Puerto Salgar y Puerto Colombia, Barranquilla logró superar la dificultad que se le presentaba para conectarse con el mar y logró convertirse también en el principal puerto para el comercio de importación y exportación de Colombia, hasta cuando el Puerto de Buenaventura en el Pacífico ocupó este lugar privilegiado tras el impulso dado por la apertura del Canal de Panamá en 1914, pues le permitió el acceso a su vez a los mercados del Este Norteamericano y Europa.[15] La importancia portuaria de Barranquilla llevó a que en ella se establecieran

[14] NICHOLS, Theodore, "El surgimiento de Barranquilla, en: Gustavo Bell Lemus (Compilador), El Caribe colombiano selección de textos históricos, Ed. Uninorte, Barranquilla, 1988, Pág. 207.
[15] MEISEL ROCA, Adolfo y POSADA CARBO, Eduardo, ¿Por qué se disipó el dinamismo industrial en Barranquilla y otros ensayos de historia económica en el Caribe, Edición Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1993, p. 24.

empresarios tanto de origen nacional como extranjeros sobre los que recayó el liderazgo de la industrialización en esta ciudad, como consecuencia de la diversificación de sus intereses económicos. Evaristo Obregón es quizás uno de los empresarios más destacados en este proceso, a través de su firma comercial, fundó una fábrica de tejidos (Tejidos Obregón) que para la década de 1920 llegó a ser una de las plantas textileras más grandes e importantes del país.[16]

La fábrica Tejidos Obregón, comenzó a funcionar con 150 telares traídos de Inglaterra, y su producción inicial se realizó con base en hilaza importada, su mercado principal fue la Costa Atlántica, aunque sus productos también llegaban al interior del país. Sin embargo, desde sus inicios esta empresa se vio amenazada por el desmonte de los privilegios que a través de los bajos aranceles aduaneros a las materias primas importadas había establecido Rafael Reyes durante su mandato presidencial, sumado a esto la competencia extranjera obligó a las textileras nacionales a introducir cambios tecnológicos en sus procesos productivos para no estar condenadas a una existencia precaria[17]. Para el año de 1923 por ejemplo, Fabricato adquirió telares automáticos que mejoraron su producción; pero de manera contraria Tejidos

[16] POSADA CARBO, Eduardo, "Progreso y estancamiento 1850-1950" en: Historia Económica y Social del Caribe Colombiano, Ed. Uninorte, Bogotá, 1994, p. 245.
[17] SOLANO, Sergio Paolo, "Familia empresarial y desarrollo industrial en el Caribe colombiano: el caso de la fábrica de Tejidos Obregón", en: Historia y Cultura, revista de la Facultad de Ciencias Humanas de la U. de C., Editorial Lealon, Medellín, 1993, p. 53.

Obregón no se abrió a la automatización de sus equipos, por estos hechos además de que el mercado regional era un mercado reducido se produjo el estancamiento de esta fábrica y posteriormente su cierre definitivo[18].

Otras empresas fabriles prosperaron en Barranquilla, como la fábrica de Tejidos de Punto fundada por Arturo A. Aycardi, la empresa Hilados y Tejidos de Algodón de la firma comercial Pineda Weber y Cía., así como fábricas de zapatos como la de Nemesio Prieto y de alimentos como la molienda de granos de Enrique Pineda y Cía[19]. El desarrollo fabril que alcanzó esta ciudad tuvo que enfrentar sin embargo una serie de limitaciones similares a las que enfrentó la industria en Cartagena, quizás por ser estas las dos ciudades más importantes de la región y compartir la condición de centros portuarios. Por este mismo hecho quizás uno de los factores que más afectó el desarrollo industrial de Barranquilla fue la pérdida de su liderazgo portuario, ante la apertura al comercio de importación y exportación del Puerto de Buenaventura en la Costa del Pacífico, a lo que se agregan otros limitantes, como el débil encadenamiento que existía entre el centro urbano y la economía rural, la escasez de vías y medios de comunicación y la falta de políticas

[18] Ibid. Pág.56
[19] ZAMBRANO PÉREZ, Milton, El desarrollo del empresariado en Barranquilla 1880-1945, Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1998. Pág. 168-178.

gubernamentales que estimularan la agricultura comercial (por ejemplo el cultivo de algodón) para poder abastecer de materias primas la industria[20].

De las tres ciudades portuarias más importante de la costa, Santa Marta fue la que experimentó el menor desarrollo económico. Los mayores beneficios que recibió la economía de esta ciudad se dieron a partir del auge en la exportación de banano que se dio desde la primera década del siglo XX, agenciado de este proceso por la United Fruit Company. La presencia de esta compañía norteamericana en la región del Magdalena dio lugar a la valorización de los terrenos, y al crecimiento de una economía monetaria, abrió nuevas posibilidades de empleo y favoreció la expansión del mercado. De igual manera en Santa Marta y Ciénega gracias a esto se establecieron hoteles, servicio de luz eléctrica y bancos, y pequeñas fábricas de hielo, jabón, harina, cerveza y cigarrillos, etc[21]. Aunque los datos encontrados no nos permiten testimoniar la existencia de alguna industria que haya alcanzado a sobresalir a nivel regional o nacional. Con relación a esto algunos informes dirigidos al gobierno central desde Santa Marta, para esta poca indican que en esta ciudad no había un establecimiento industrial de importancia[22].

[20] MEISEL ROCA, Adolfo y POSADA CARBO, Eduardo. Op.cit. Pág. 27, 28, 29.
[21] LeGrand, Catherine, "El conflicto de las bananeras" en: NHC. Vol. 7, Editorial Planeta, Bogotá, 1989, p. 192.
[22] NICHOLS, Theodore, Tres puertos de Colombia estudios sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, Biblioteca Banco Popular, Bogotá, p. 281.

Para otras regiones de la costa Caribe tampoco encontramos referencias sobre el funcionamiento de industrias manufactureras modernas, aunque algunas de estas como la región del Sinú, fueron el escenario para el desarrollo agrícola del Caribe, y sobre todo para la producción de ganado, una de las actividades económicas que mayor capital aportó a los empresarios que luego incursionaron en el campo de la industria. El Puerto de Coveñas por otro lado fue el lugar escogido por un grupo de empresarios cartageneros para el montaje de un frigorífico (el Frigorifico de Coveñas), con el cual se esperaba producir carne refrigerada para exportar principalmente a los mercados europeos, desabastecidos a causa de la primera guerra mundial.

El liderazgo de la industrialización en la Costa Caribe, lo tomaron los comerciantes, que tras los beneficios económicos del crecimiento portuario de sus ciudades más importantes,(Cartagena, Barranquilla y Santa Marta), decidieron diversificar sus intereses e inversiones[23]. Alrededor del puerto se desarrollaron actividades que generaron empleo en las labores de embarque y desembarque de mercancía, y en los talleres de herrería y carpintería dedicados a la elaboración y reparación de embarcaciones, que ayudaron a capacitar la mano de obra para las labores industriales.

[23] POSADA CARBO, Eduardo. Op.cit. Pág. 245.

Pero "a pesar de los esfuerzos y los verdaderos logros en el proceso de industrialización que se dieron básicamente en Barranquilla y Cartagena"[24], la industria en la Costa Caribe, como veremos más adelante y concretamente para el caso de Cartagena se enfrentó a algunos factores que limitaron su desarrollo.

1.3. LA INDUSTRIA EN CARTAGENA

Al iniciar el siglo XX Cartagena salía de una etapa de estancamiento económico y retroceso demográfico, ocasionada entre otros factores por las pérdidas humanas y económicas que produjo la guerra de independencia, la competencia portuaria de Barranquilla y Santa Marta y las dificultades en el acceso al río Magdalena a través del Canal del Dique. Sin embargo, ya para finales del siglo XIX comenzaron a sentirse en la ciudad los síntomas de su recuperación. A este hecho, contribuyeron el mejoramiento en la navegabilidad por el Canal del Dique, proyecto gestionada por Rafael Núñez desde la presidencia del Estado de Bolívar; la construcción del ferrocarril Calamar-Cartagena[25]; la reactivación del puerto con la construcción del muelle de la

[24] Ibid. Pág. 248.
[25] Ver, BLANCO ROMERO, Wilson, "Cartagena tuvo tren: El ferrocarril Cartagena Calamar contexto histórico de su surgimiento" en: Huellas revista de la Universidad del Norte, Barranquilla, agosto de 1994, N° 41.

Machina; el auge de las exportaciones de ganado a las Antillas y Panamá y de la navegación por los ríos Atrato y Sinú[26].

El desarrollo económico de Cartagena fue estimulado por la actividad que emprendieron los empresarios locales, a través de sus distintas facetas económicas y la diversidad de sus inversiones. Por ello podemos ver a estos empresarios dedicados al comercio de importación y exportación de mercancías y frutos del país, a la ganadería, como comisionistas al servicio de casas extranjeras, en el negocio de la navegación fluvial e impulsando el montaje de los primeros establecimientos industriales[27].

Las fábricas aparecieron en Cartagena desde finales del siglo XIX, como otro signo de su recuperación económica; aunque, antes que fábricas modernas, estas podrían considerarse como "establecimientos semifabriles en los que se hacía un uso intensivo de mano de obra no calificada, se utilizaba mayormente materia prima importada y maquinaria en la que se combinaba la tecnología del vapor con la del petróleo"[28]. Sólo en la primera década del siglo XX Cartagena se convierte en el escenario para dos de las empresas más

[26] MEISEL ROCA, Adolfo, "Cartagena 1900-1950 A remolque de la economía nacional" en: Cartagena de Indias siglo XX, Universidad Jorge Tadeo Lozano/Banco de la República, Santa Fe de Bogotá, 2000.
[27] RESTREPO COVA, Jorge Alberto y RODRÍGUEZ, Manuel, "La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX" en: Estudios Sociales volumen 1, Medellín, 1986, Pág. 58, ver también POSADA CARBO, Eduardo. Op.cit. Pág. 246-247.
[28] RIPOLL, María Teresa, El central Colombia, inicios de la industrialización en Cartagena, U. de C., 1997, p. 2.

importantes de la región, cuya producción estuvo incluso orientada a abastecer el mercado nacional, estas empresas fueron la Cartagena Oil Refining Co., la primera refinería de petróleo que funcionó en el país fundada por Diego Martínez Camargo en 1907, y el Ingenio Central Colombia, fundado por los empresarios cartageneros Carlos y Fernando Vélez Danies; cerca de la ciudad en Sincerín a orillas del Canal del Dique en 1909. Con fecha posterior a este último año, en 1913, en un artículo del diario El Porvernir se resaltan los avances que en el campo de la industria ha alcanzado la ciudad durante esos últimos años, en comparación con las últimas décadas del siglo XIX, (citemos en extenso),

> Es innegable que la vieja ciudad de Heredia ha progresado mucho, así en lo material como en lo comercial en los últimos lustros de su vida... allá por los años de 1881 recordamos con tristeza que nuestras pobres industrias se reducían a una fábrica de velas de cebo y otra de jabón de la antigua casa de Alandete Hnos. y una fábrica de chocolates... (y continua), a pesar de todo, con el transcurso de los tiempos y con la aparición de nuevos hombres en escena todo ha cambiado favorablemente. Como un brote milagroso, han ido poco a poco surgiendo las industrias, despertamos ahora al silbido de los pitos de las máquinas de vapor. El número de industrias establecidas con capital propio es ya considerable, el Ingenio Central de Sincerín de los señores Vélez Danies, la fábrica de Hielo Walters, la de tejido de los señores Merlano, la de chocolates y velas esteáricas de Lequerica Hnos, la de productos químicos de H.L Román e Hijos, La Refinería de Petróleo Cartagena Oil Refining Co, de Martínez & Co, y el establecimiento tipográfico a vapor y encuadernación de J. V. Mogollón, entre otros[29].

[29] ARCHIVO HISTÓRICO DE CARTAGENA (En adelante A.H.C.), "Por Cartagena", en: El Porvenir, noviembre 6 de 1913, Pág. 3.

Sobre el desarrollo industrial de Cartagena encontramos también un cuadro en el cual se destacan las principales industrias que funcionaban en la ciudad para el año de 1912.

TABLA Nº. 1
PRINCIPALES INDUSTRIAS DE CARTAGENA EN 1912

Nombre	Año de Fundación	Principales propietarios	Número de operarios
Fábrica de Hilados y Tejidos	1892	Banco Unión	160
Cartagena Oil Refining Company	1909	Diego Martínez y Co.	60 a 80
Fábrica de Calzado de la Espriella Hermanos	1903	Espriella Hermanos	60
Tenería La Constancia	1891	Espriella Hermanos	25
Manufacturas de Tejidos de Punto	1909	Justo M. de la Espriella	32
Fábrica de Medidas de Visbal e Hijos	1908	Visbal e Hijos	-
Fábrica de Sebo	1908	Rafael Ruíz	-
Fábrica de Chocolate	1883	Lequerica Hermanos	6
Fábrica de Bujías Esteáricas	1883	Lequerica Hermanos	16
Fábrica de Muebles	1889	Lequerica Hermanos	11
Panadería Benedetti	1909	Benedetti Hermanos	20 a 22
Fábrica de Cigarrillos	1899	Nicolás Emiliani	-
Fábrica de Jabones Tres Soles y Sebo Tres Estrellas	1909	Joaquín Araujo y Cía.	18
Fábrica de Gaseosas de Carlos Román	1882	Carlos Román	-
Tipografía Mogollón	1906	J.V. Mogollón	60

Fuente: MEISEL ROCA, Adolfo, "A remolque de la economía nacional", Op.Cit p. 46; fuente: José P. Urrueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres, Cartagena y sus cercanías, Tipografía Mogollón, Cartagena, 1912.

De las empresas que encontramos en el cuadro, la textilera conocida como Manufacturas de Tejidos de Punto, se encuentra entre las más sobresalientes. En 1911 esta fábrica tenía en funcionamiento treinta y tres máquinas con las cuales producía 70 docenas diarias de camisetas, estas máquinas se movían gracias a un motor de petróleo de 18 caballos de fuerza, y las instalaciones donde funcionaba la fábrica se dividían en departamentos en donde se distinguía la maquinaria de acuerdo a su función, en el departamento de fabricación funcionaban por ejemplo, diez máquinas devanadoras de hilos y diez telares cilíndricos automáticos, en otros departamentos se hacían los dobladillos, se colocaban los cuellos de las camisetas y se le daba color a las mismas[30].

La fábrica de chocolates, Bujías Esteáricas (velas), y de Muebles de los Hermanos Léquerica fundada en 1888, como su nombre lo dice combinaba la producción de tres artículos distintos en un mismo local dividido en secciones, su maquinaría funcionaba con base en una caldera a vapor alimentada con leña. Otro establecimiento fabril de importancia en Cartagena fue la Fábrica de Cigarrillos de Nicolás Emiliani fundada en 1900. Dice un artículo del diario El Porvenir que la idea de fundar esta fábrica surgió en este empresario al estar seguro de la gran producción de tabaco del departamento, "que posee todas las condiciones de sabor, gusto, aroma y salubridad que la higiene moderna exige". Poseía esta

[30] A.H.C., "Industrias Cartageneras, Manufacturas de Tejidos de Punto de Justo M. de la Espriella" en: El Porvenir, septiembre 1 de 1915, Tomo 16, p. 2.

fábrica un motor a gasolina de cuatro caballos de fuerza que movía una máquina para picar la hoja, y otras más para la elaboración de los cigarrillos[31].

La Fábrica de Calzado de la Espriella Hnos. fundada en 1903, por su parte constituye un ejemplo particular en el desarrollo industrial de Cartagena, pues para 1911 sus dueños lograron abrir una sucursal de la misma en Barranquilla. En sus instalaciones se producían 100 pares de calzado a diario, con materiales de la región como el cuero y otros materiales traídos del exterior[32]. Pero la empresa cartagenera que contó con el mayor número de sucursales en distintas ciudades del país, fue la Tipografía Mogollón, del empresario José Vicente Mogollón, quien logró partiendo de un pequeño establecimiento o taller dedicado a la fabricación de libros en blanco, construir un gran negocio dedicado además de la elaboración de libros y libretas, a la importación de mercancías que distribuía en ciudades como Bogotá, Montería, Barranquilla y Bucaramanga, "logrando superar las dificultades que imponía el transporte en un país agreste y pobre en vías de comunicación[33].

De forma distinta algunas industrias cartageneras a pesar de su envergadura e importancia local enfrentaron problemas que obligaron a su cierre definitivo

[31] A.H.C., "Industrias Cartageneras, Fábrica de Cigarrillos de Nicolás Emiliani" en: El Porvenir, julio 21 de 1916, p. 3.
[32] A.H.C. "Industrias Cartageneras en Barranquilla", En: El Porvenir, abril 21 de 1911, p. 2.
[33] SEGOVIA SALAS, Rodolfo y NAVARRO DÍAZ, Claudia, "J. V. Mogollón y Cía. (1900-1930)", "Rayando papel", en: Dávila L. De Guevara Carlos (Compilador), Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia, Edición Norma Facultad de Administración de la Universidad de los Andes, Bogotá, Pág. 24.

durante nuestro período de estudio. Este es el caso de la fábrica de tejidos que en 1892 estableció la firma Merlano y Compañía en la ciudad. Durante el curso de su existencia sus dueños originales tuvieron dificultades económicas y la empresa pasó a ser propiedad de un banco local (El Banco Unión), a su vez este banco quebró en 1917 y la fábrica pasó a manos de los acreedores del banco, estos cambios de administración y de propietarios afectaron de forma negativa el funcionamiento de la fábrica, que entre los años de1911 a 1916 no experimentó un mayor crecimiento, dado que entre estas dos fechas tuvo a su servicio el mismo número de obreros (160) hasta que en 1926 dejó de existir[34].

De manera general el desarrollo industrial de Cartagena, estaba orientada a la producción de artículos de consumo masivo, con la utilización de materias primas de la propia región como el cuero y otros derivados de la producción ganadera como la leche, además se producían alimentos y bebidas, se montaron molinos de trigo y se desarrolló la industria de productos químicos. Sin embargo, como veremos en la siguiente parte de nuestra exposición, en el campo de la industria la ciudad experimentó un rezago en comparación a otras ciudades de Colombia como Medellín, Bogotá o Barranquilla, por ello como objetivo principal de nuestro estudio trataremos de determinar cuáles fueron los factores que limitaron el desarrollo industrial de Cartagena.

[34] MEISEL ROCA, Adolfo, Op.Cit p. 48.

2. LAS LIMITACIONES

El desarrollo industrial de Cartagena, se enfrentó como lo habíamos dicho al final del capítulo anterior, a algunas limitaciones que propiciaron el rezago de la ciudad en relación a otras ciudades de Colombia en el campo de la industria. Es así que aunque a los empresarios locales no les faltó la iniciativa y poseían el espíritu empresarial que los llevó a incursionar en el terreno de la industria manufacturera, donde la ciudad podía tener mejores horizontes[35], lo cierto es que ésta nunca llegó a ser un elemento preponderante en el desarrollo económico de Cartagena durante nuestro período de estudio. Diversos factores contribuyeron a este hecho, por ello en este capítulo y como objetivo principal de nuestro estudio trataremos de analizar esos factores; que guardan relación con las posibilidades de acceso al mercado, la capacitación de la mano de obra, y otros en los que cuenta la participación del Estado a través del apoyo a obras públicas y la protección aduanera para la limitar la importación de mercancías y el contrabando. Partimos en este sentido desde las posibilidades que ofrecía el mercado regional, nacional y hasta cierto punto el mercado externo para los productos de la industria cartagenera.

---

[35] LEMAITRE, Eduardo, Historia General de Cartagena, Banco de la República, Bogotá, 1983, Pág. 483.

2.1 EL ACCESO AL MERCADO

La producción industrial de Cartagena tenía como mercado principal la misma ciudad y su zona de influencia al interior del departamento, pero como veremos enseguida este mercado no era suficiente para garantizar la estabilidad y el crecimiento de los principales establecimientos industriales de la ciudad, por lo que acceder a los mercados más grandes del interior del país era necesario, y no poder lograrlo de manera satisfactoria se convirtió en una limitación al desarrollo industrial de Cartagena.

De manera general el país presentaba dificultades en la comunicación de las regiones entre sí y con los mercados externos. En gran medida la pobreza relativa de Colombia durante el siglo XIX y comienzos del siglo XX tenía mucho que ver con sus condiciones geográficas, que repercutían negativamente sobre la modernización de los sistemas de transporte, sumado esto a las grandes distancias entre los centros de población del interior y las costas, lo cual limitó la expansión interna del mercado nacional[36]. El desarrollo de la producción agrícola para la exportación (sobre todo del café), por otro lado, determinó una orientación de los medios de transporte (ferrocarriles principalmente), que se dirigían a conectar las zonas productoras del interior con los mercados externos a través del río Magdalena, en busca del Mar Caribe. Luis Ospina Vásquez define este hecho

[36] ZAMBRANO PÉREZ, Miltón. Op. cit. Pág. 40.

como un diseño incoherente de los medios de transporte, con una orientación centrífuga que encerraba un plan deliberado de construir vías que prontamente sirvieran a las exportaciones[37].

Por su parte las ciudades portuarias de la Costa Caribe, al igual que las zonas productoras del interior del país buscaron conectarse con el río Magdalena, para poder acceder a los mercados más densos del interior, que ofrecían mayores oportunidades de demanda, estimulando el desarrollo comercial e industrial. Por ejemplo, Barranquilla impulsó la apertura de las Bocas de Ceniza, Santa Marta puso todo su empeño en construir una vía férrea que le permitiera conectarse con el Magdalena, y para Cartagena mantener la navegación a vapor por el Canal del Dique se constituyó en un asunto de vital importancia.

El Dique presentaba inestabilidad en la navegación a vapor, dado que permitía que esta fuera posible sólo en determinadas épocas del año, generalmente en épocas de sequía Cartagena quedaba desconectada del movimiento comercial. Por este hecho a finales del siglo XIX se proyectó la construcción de una vía férrea que conectara al Puerto de Cartagena con algún punto cercano del río Magdalena. Este proyecto contó con el apoyo de Rafael Núñez, quien impulsó la firma del contrato, para la construcción del ferrocarril, entre el norteamericano Samuel MacConico y el departamento del Bolívar, en respuesta además "a una de las

[37] OSPINA VÁSQUEZ, Luis. Op.Cit. Pág. 311.

necesidades vitales y decisivas requerida por los intereses externos (inversión y acumulación de capital) de naciones como Inglaterra y Norte América, e internos (expansión, exportación y acumulación de capitales), conducentes a despejar el panorama del desarrollo capitalista en Colombia"[38], a través de la disponibilidad de medios de comunicación que posibilitaran el intercambio comercial de forma segura y barata.

El ferrocarril Calamar-Cartagena, que conectaba el puerto marítimo con el río Magdalena en su confluencia con el Canal del Dique, comenzó a funcionar desde julio de 1894 y se constituyó en uno de los signos de recuperación económica de la ciudad a principios del siglo XX. Pero ya para el año de 1919 encontramos un artículo de prensa en el cual se pone de manifiesto las dificultades que presentaba el ferrocarril, "y lo decepcionante que resultó ser su construcción, ya que no llenó las expectativas creadas en torno a él, en relación con su contribución al desarrollo de la ciudad", se dice en este artículo además que:

> Nadie se ocupó al momento de su construcción de ver los muchos terrenos planos por donde pudo pasar el ferrocarril para evitar la subida de la Loma de Turbaco, y hoy resulta que la línea sobre esta loma es una obra mala en materia de ingeniería, y todo el movimiento de carga y de pasajeros es insuficiente para su sostenimiento y prosperidad[39].

El ferrocarril no fue entonces la solución que se esperaba a los problemas de comunicación de Cartagena; con el río Magdalena por lo que, mejorar y superar el

---

[38] BLANCO ROMERO, Wilson, "Cartagena tuvo tren" Op.Cit. Pág. 20-30.
[39] A.H.C., "La manía ferroviaria en: La renovación, octubre 4 de 1919, Tomo 7, Pág. 1.

obstáculo en que se convertía la navegación por el Dique, siguió constituyendo durante nuestro período de estudio, como lo fue a finales del siglo XIX, una urgente necesidad. En algunos artículos de prensa se pueden encontrar expresiones sobre la conveniencia de conservar la navegabilidad por el Dique, "para que la ciudad sea verdaderamente la vía más corta y cómoda para el exterior"[40]. En julio del 1923, ya avanzado nuestro período de estudio fue aprobado definitivamente un contrato para la reapertura del canal a la navegación a vapor, entre el gobierno nacional y la Fundation Company, una empresa norteamericana. La expectativa sobre los trabajos que inició esta compañía fue mucha y semanalmente se publicaban en los diarios informes sobre sus avances, como el oficio 227 de 1923, dirigido al señor gobernador del departamento, en el que se muestran el número de pies lineales avanzados en el canal y el número aproximado de yardas excavadas.

TABLA Nº 2

AVANCES SOBRE LOS TRABAJOS DE EXCAVACIÓN REALIZADOS EN EL CANAL DEL DIQUE HASTA DICIEMBRE 19 DE 1923

	TOTAL HASTA LA SEMANA PASADA	CANTIDAD DE ESTA SEMANA	TOTAL HASTA LA FECHA
Nº de pies lineales avanzados en el canal.	5.078	1.046	6.124
Nº aproximado de yardas cúbicas excavadas.	139.230	28.550	177.780

Fuente: Biblioteca Luis Ángel Arango, "Nuestros progresos", en: El Porvenir, diciembre 19 de 1923, Rollo de Microfilm Nº 3521, Pág. 1.

[40] A.H.C., La canalización del Dique, en: El Porvenir enero 8 de 1915, Tomo 5, Pág. 2.

Pero a pesar de estos informes, para el año siguiente la realidad parecía ser distinta, porque los inconvenientes en la navegación seguían y los trabajos realizados no parecían concordar con los avances publicados. Al respecto en la prensa local se dice: "que los cartageneros son objeto de una ficción y que son vanas sus esperanzas, ya que los dineros que se están suministrando para el Dique van consumiéndose sin aportar nada al progreso de Cartagena[41].

Por otro lado, buscar conexión con el río Magdalena no era el único inconveniente que debía superar la industria cartagenera, ya que la ciudad carecía además de vías y medios de comunicación que facilitaran el intercambio comercial con su Hiterland o zona de influencia al interior del departamento. Este hecho se relaciona con la importancia que alcanzó Cartagena debido a su situación geográfica, al desempeñar el papel de plaza fuerte en el mar Caribe desde la época colonial hasta la primera parte del siglo XIX, función que causó profundas modificaciones en las relaciones de esta ciudad con el territorio que estaba bajo su jurisdicción, al punto que se nota un abandono de éste a favor del territorio marítimo[42]. Por eso, cuando la ciudad inició su desarrollo industrial a comienzos del siglo XX, comienza también a expresarse en la prensa la necesidad de mejorar las comunicaciones con la región del Sinú y las sábanas de Bolívar, así como con

[41] A.H.C., "La canalización del Dique es un fracaso" en: El Porvenir, enero 11 de 1924, Tomo 37, Pág. 1.

[42] ZAMBRANO PANTAJA, Fabio, "Historia del poblamiento del territorio de la región Caribe Colombiana", El escenario geográfico del Caribe Colombiano, en: Abello Vives y Silvana Giano Chávez, Poblamiento y ciudades del Caribe Colombiano, Coedición de Fonade, y el Observatorio del Caribe Colombiano, 2000, Pág. 67.

otras ciudades de la costa como Barranquilla; varios fueron los medios propuestos para conseguir este objetivo, por ejemplo, la construcción de una vía férrea que partiera de Cartagena hacía el interior del departamento:

> Ya que la falta de comunicación entre Cartagena y provincias tan productoras como el Carmen, Corozal, Sincelejo y el Sinú, es una barrera que se alza en la vía del desarrollo del comercio de esta ciudad, y mientras ella exista ni de aquí podrá fluir hacía allá esa corriente de artículos manufacturados que podrían consumir esas regiones, ni será posible que allá se produzcan a escala considerable los frutos de la tierra que son objeto de activo comercio en el extranjero[43].

En relación con las posibilidades que ofrecía el mercado regional al desarrollo industrial de Cartagena, podemos decir además que este era un mercado reducido, por su población escasa y diseminada en pequeños poblados. En general la región Caribe con sus departamentos era una de las regiones con menor densidad demográfica del país, como lo justificamos en la siguiente tabla:

[43] A.H.C., "Una vía férrea al interior del departamento" en: El Porvenir, agosto 10 de 1915, Tomo 16, Pág. 2.

TABLA Nº 3

HABITANTES POR DEPARTAMENTOS 1918

DEPARTAMENTOS		INTENDENCIAS	
Antioquia =	823.226	Chocó =	91.383
Atlántico =	135.792	Meta =	34.071
Bolívar =	457.111	San Andrés	
Boyacá =	659.175	y Providencia =	5.953
Caldas =	418.137		
Cauca =	239.806	**COMISARÍAS**	
Cundinamarca =	809.452	Arauca =	7.510
Huila =	182.328	Caquetá =	74.254
Magdalena =	204.386	Guajira =	22.651
Nariño =	340.765	Putumayo =	40.760
Santander =	439.161	Vaupés =	6.355
Santander del Norte =	239.214	Vichada =	5.540
Tolima =	328.811		
Valle =	217.640		

Fuente: A.H.C., "Fue aprobado el Censo de 1918", en: El Porvenir, septiembre 23 de 1921, Tomo 32, Pág. 1.

Aquí vemos que al sumar la población de los tres departamentos costeños, la cifra de 797.289 habitantes, no supera ni iguala la población de Antioquia, que en este momento se puede decir que era el departamento que presentaba el mayor desarrollo industrial a nivel nacional. Para finales del siglo XIX la mayoría de la población de la región Caribe vivía en municipios de menos de 5.000 habitantes, y aunque durante las primeras décadas del siglo XX los municipios costeros crecían con rapidez difícilmente excedían los 20.000 habitantes[44]. El asunto es que la escasa población regional suministraba una baja demanda en el consumo de los productos de la industria urbana y por ende un freno significativo a sus

[44] POSADA CARBO, Eduardo, "La ciudad y el campo", en: El Caribe Colombiano una historia regional 1870-1950, Banco de la República –El Ancora Editores, Bogotá, 1998, Pág. 207.

posibilidades de consolidación y expansión para el caso de Cartagena. Por otra parte hubo quejas en relación con la oferta regional de fuerza de trabajo,

> El movimiento industrial moderno, el agrícola y el comercial, necesitan de capital y de trabajadores, nuestros campos precisan hombres, precisan quien se acerque a ellos para desentumecerlos, para prepararlos a rendir la potencialidad que poseen y que no pueden transformar en fruto porque la actividad no se aproxima a ellos[45].

En ese sentido se pedían políticas de atinada inmigración, ya que no se trataba de cualquier tipo de inmigración, sino que se quería atraer elementos provenientes de países más desarrollados económicamente que Colombia, en especial técnicos y artesanos que asesorarán a los trabajadores nacionales. Lo cual como bien sabemos no se concretó.

Volviendo ahora a las dificultades que presentaba Cartagena en relación a las comunicaciones con el interior del país, nos atrevemos a decir que el Canal del Dique no era el único obstáculo en este sentido, la navegación por el río Magdalena también era inestable en algunas épocas del año cuando las lluvias eran escasas, por la sedimentación y por los restos de vegetación. La dependencia de Cartagena y de Barranquilla con respecto al Magdalena es una de las razones del rezago que estas ciudades experimentaron en relación con otras ciudades de Colombia como Medellín y Bogotá sobre todo luego de el auge del Puerto de Buenaventura. Es así que mientras que Cartagena seguía aferrada al

[45] Biblioteca Luis Ángel Arango, "Gobernar es poblar", en: El Porvernir, febrero 8 de 1928, Rollo de Microfilm Nº 35-37, Pág. 3.

Canal del Dique y Barranquilla a la apertura de las Bocas de Ceniza como medios de acceder al rio Magdalena "esta vía sin embargo, había contribuido relativamente poco a que la incipiente industria costeña, prisionera del débil consumo regional accediera a los mercados internos[46].

Mientras eso sucedía en la Costa Caribe en las regiones cafeteras y ciudades del interior del país se buscaba e impulsaba la construcción de vías y medios de comunicación alternativos, que permitieran superar los inconvenientes del Magdalena, y que redujeran los costos del transporte. En este proceso la apertura del Canal de Panamá en 1914 marcó una orientación distinta para la salida de productos hacía el exterior, ahora se buscaba la conexión no con los puertos de la Costa Caribe, sino con el Puerto de Buenaventura en el Pacífico. Esto a su vez perjudicó el desarrollo industrial de las ciudades portuarias del Caribe como Cartagena, porque las alejaban del movimiento comercial nacional, dado que el avance en las comunicaciones integraba las zonas más pobladas del interior del país entre si y con el Puerto de Buenaventura[47].

De manera particular los empresarios y autoridades públicas en Cartagena proyectaron la construcción de una vía férrea que le permitiera a la ciudad superar

[46] SEGOVIA SALAS, Rodolfo, Haroldo Calvo Stevenson, Adolfo Meisel Roca Editores, "Hacía un modelo de industrialización para la Costa Caribe", en: El rezago de la Costa Caribe Colombiana, , Banco de la República/Fundesarrollo/Universidad del Norte/Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, 1999, Pág. 298.
[47] POSADA CARBO, Eduardo, "El transporte", en: El Caribe Colombiano una historia regional 1870-1950, Banco de la República –El Ancora Editores, Bogotá, 1998, Pág. 270.

las dificultades para conectarse con el interior del país. Este era el Ferrocarril Central de Bolívar, que partiendo de Cartagena llegaría a un punto del departamento de Antioquia cerca de Medellín. Este proyecto contó con el apoyo del presidente Pedro Nel Ospina, y estaba respaldado económicamente por los veinticinco millones de dólares que recibía el país de parte de los Estados Unidos como indemnización por la separación de Panamá.

Al igual que el dragado del Dique, este proyecto que aún cuando no se le daba inicio, despertó el entusiasmo entre los cartageneros entre los que se expresaba que,

> Vastos horizontes se abren para dos ricos y florecientes departamentos, merced a la iniciativa de hombres luchadores en el campo de la industria, que ávidos de adelanto quieren ensanchar su campo de acción, y nada más propicio para ello que el empalme de los ferrocarriles de aquellos departamentos, tocando en sus principales centros comerciales[48].

En medio de este entusiasmo general se comenzaron los trabajos para llevar a cabo la obra que partiendo de Cartagena avanzó hasta un lugar cerca de Gambote. En ese momento todo parecía indicar que el proyecto del Ferrocarril Central se haría realidad, pero entonces se presentaron contratiempos y contradicciones sobre cuál sería el trazado que debía continuar la vía férrea, si por la vía de María Labaja o por la región de la montaña, o sea, por la línea de San Juan, San Jacinto, El Carmen, Sincelejo, etc. El trazado original seguía la primera ruta pasaba por Chinú y Tolú para luego atravesar el río San Jorge e internarse en

[48] A.H.C., "Antioquia y Bolívar en lo futuro", en: Diario La Costa, junio 5 de 1917, Tomo 2, Pág. 2.

el departamento de Antioquia. Esta controversia llevó a que los trabajos se suspendieran hasta cuando una comisión nombrada por la Cámara de Representantes decidiera cuál era la vía a seguir, sin embargo cuando al fin decidieron por la vía de María Labaja el país sufría los efectos de la depresión económica de los años 20 y por ello no fue posible reanudar los trabajos[49].

En la prensa cartagenera comenzó a expresarse entonces el descontento por la suspensión de la obra y se le preguntaba al gobernador departamental sobre el futuro del Ferrocarril Central, éste por su parte respondía "que con el fin de llevar adelante el ferrocarril personalmente se había dirigido a varias instituciones de Europa de los Estados Unidos con el fin de obtener un primer empréstito de un millón de pesos, pero sea porque a estas instituciones no les gusta hacer operaciones de poca importancia, o sea por la crisis de dinero que atraviesa el mundo en estos momentos, lo cierto es que el exterior no ha sido posible conseguir nada para continuar la obra"[50]

2.2 CAPACITAR LA MANO DE OBRA

Capacitar la mano de obra para ejercer las labores industriales se constituyó en una necesidad y en una exigencia, por parte de los empresarios que apenas

[49] LEMAITRE, Eduardo, Op.Cit. Pág. 563.
[50] A.H.C., "Ferrocarril Central", en: El Porvenir, 4 de agosto de 1928, Tomo 28, Pág. 1.

empezaban a incursionar en el campo de la industria manufacturera. En un análisis sobre los problemas que enfrentó el desarrollo de la industria en Medellín por ejemplo, se concluye que uno de los obstáculos más comunes con los que han tropezado los organizadores de fábricas en esta ciudad, ha sido lograr de sus obreros la disciplina necesaria para que renuncien a sus hábitos itinerantes de trabajo y se identifiquen con la regularidad del dispositivo mecánico[51]. De manera similar para el buen desarrollo de la industria en Cartagena, inculcar la disciplina laboral era necesario, por ello en la prensa encontramos artículos en los que se dicen cosas como estas:

> El tiempo alcanza para todo hasta para adquirir un vicio, con mayor razón alcanza para instruirnos, crear riquezas y también para ser hombres de conducta eminente. El tiempo es el gran capital que no debemos derrochar porque encarna en su existencia abstracta todos los progresos y aspiraciones y resume todos los triunfos y derrotas[52].

Aquí vemos como se cree que el control del tiempo se constituye también en una manera de saber controlar un capital valioso. Igualmente encontramos artículos orientados a inculcar en la población obrera la importancia del trabajo remunerado que se constituye en una obligación y en una forma de vivir con dignidad. El trabajo se dice:

> Disipa el aburrimiento, aleja de los vicios y cura la pobreza, al contrario por la pereza comienza la miseria y el tedio que es una enfermedad, un estado del alma

---

[51] MAYOR MORA, Alberto, "La ética del obrero antioqueño", en: Ética, trabajo y productividad, Op.Cit. Pág. 252.
[52] A.H.C., "La división del tiempo", en: El Porvenir, diciembre 21 de 1910, Tomo 6, Pág. 3.

> hasta doloroso... El trabajador está al abrigo de estas calamidades porque el trabajo a la vez que aumenta sus recursos, disminuye sus necesidades[53].

Pero no solamente se exaltaba aquellos valores útiles a la disciplina laboral, sino que además se condenaba la práctica de conductas que se consideraban iban en contra de esta disciplina, como el consumo de licor. Por ejemplo, en el año de 1922 cursa en el Concejo Municipal un proyecto de ley por medio del cual se restringe el consumo de bebidas alcohólicas pasadas las 8 de la noche, y en la totalidad de los días festivos, a la vez que se incita a todas las organizaciones obreras, a contribuir en su realización, "ya que a los elementos del proletariado conviene eximirlos de ir dando tumbos por el sendero de la vida impulsados por ese enemigo que es el alcoholismo"[54].

Este proceso de orientar a la población hacía la disciplina laboral, se enfrentó sin embargo en la Costa Caribe, "a la fortaleza de una cultura tradicional que dio como resultado un hombre con una conducta insubordinada y altiva", que fue necesario contrarrestar con elementos propios de la misma tradición, a través de la revaloración de algunos referentes que definían las características de ciertas creencias y virtudes como las expresiones religiosas[55]. Al respecto citamos en extenso:

---

[53] A.H.C., "El trabajo" en: El Porvenir, octubre 28 de 1913, Tomo 12, Pág. 2.
[54] A.H.C., "Hagamos buenas cuentas" en: El Porvenir, julio 27 de 1922, Tomo 34, Pág. 1.
[55] SOLANO, Sergio, "Trabajo y ocio en el Caribe Colombiano", en: Historia y Cultura, revista de la Facultad de Ciencias Humanas U. de C., Cartagena, 1996, Pág. 70.

> Creo en el trabajo todopoderoso, creador de la honra, del bienestar y del consuelo, pues fue concebido por la obra de la moral y nació de la necesidad... A padecido bajo el poder de los vicios y fue crucificado por la perversidad, más no a muerto porque los pueblos viriles y honrados han consagrado sus energías, a que se conserve en el taller y en el campo... Ha descendido a los infiernos de la desolación y la miseria, pero en pocos días ha vuelto al mundo de las industrias... está sentado a la diestra de los progresos y de los adelantos, y viene a enseñarnos que sólo él podrá conducirnos a la felicidad[56].

Como lo dijimos antes, estos artículos llevaban mensajes encaminados a crear en el obrero conciencia sobre la importancia del control del tiempo dedicado a las labores industriales y el valor del trabajo. Pero capacitar la mano de obra implicaba también dotarla de las técnicas utilizadas en la producción industrial. Este conocimiento provenía en primera instancia de la experiencia que los obreros adquirían en los talleres dedicados a la construcción y reparación de embarcaciones fluviales, era un conocimiento empírico que al comenzar el desarrollo industrial de la ciudad fue útil, pero que cuando se comenzó a utilizar maquinaría más compleja, se quedaba corto ante la necesidad de un conocimiento previo de las mismas[57]. Por ello encontramos expresiones sobre la necesidad de orientar la educación de los jóvenes hacía el aprendizaje de artes y oficios útiles al desarrollo industrial. En 1924 por ejemplo, se expone esta necesidad cuando se dice que:

> Colombia es un pueblo que posee una cultura puramente intelectual donde es poco lo que se ha hecho por atender la difusión de conocimientos técnicos en las

---

[56] A.H.C., "El credo del trabajo" en: El Porvenir, agosto 1 de 1912, Tomo 10, Pág. 2.
[57] SOLANO, Sergio, "Formación de los trabajadores fabriles en el Caribe Colombiano" en: Taller de la Historia Nº 1, Universidad de Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas Programa de Historia, Cartagena, Pág. 84.

> masas populares... Y donde la regeneración de la clase obrera se obtendrá con la adopción de un plan completo educacional, tanto en los estudios primarios como secundario, y en la fundación de centros y universidades destinadas a formar personal apto y bien preparado para el ejercicio de las artes e industrias[58].

Aquí vemos que la capacitación y experiencia empírica con que contaban los obreros industriales no era suficiente para sostener el crecimiento de la industria en Cartagena, y a su vez observamos como la inexistencia de una educación orientada formalmente a los oficios industriales pudo constituirse en un obstáculo para el desarrollo industrial de la ciudad.

2.3 OTROS FACTORES LIMITANTES

Además de los factores que hemos expuesto arriba, como limitantes del desarrollo industrial de Cartagena, encontramos otros que se relacionan con la participación del Estado en este proceso, cuando se requería su apoyo para la realización de proyectos encaminados a mejorar el estado de las vías de comunicación, o a través de incentivos directos a la producción e indirectos por medio de la protección aduanera.

El desarrollo de la producción cafetera en el interior del país, como lo habíamos dicho se constituyó en uno de los factores que más dinamismo imprimió al crecimiento de la economía nacional, a la vez que provocó una redefinición de las

[58] A.H.C., "Educación cívica y técnica del proletariado", en: El Porvenir, agosto 13 de 1924, Tomo 38, Pág. 1.

redes de comunicación, que ahora no buscaban la conexión con el Magdalena sino con el Puerto de Buenaventura, e implicó también una nueva correlación de influencias políticas regionales que llevó al ascenso de los departamentos cafeteros y causó el marginamiento en el manejo del Estado por parte de las zonas no cafeteras como el Cauca y la Costa Caribe, lo que llevó a que las políticas económica nacionales favorecieran poco a estas regiones[59]. En la prensa cartagenera al respecto encontramos ya desde fechas anteriores a 1920, quejas respecto al poco apoyo que se le ha dado por parte del Estado a las iniciativas que se creía mejorarían la situación económica de Cartagena y que pudieran favorecer su desarrollo industrial. Así en 1913 aparece un artículo, en el que se dice que:

> Ya es hora de que los senadores y representantes costeños unidos den a entender a los diputados de otras partes del país que la costa no debe seguir siendo la oveja negra de la nación... ya que tenemos los mismos derechos que en la práctica ellos se reservan... Barranquilla necesita con urgencia la apertura de las Bocas de Ceniza, Santa Marta que se proteja la colonización de sus feraces tierras de la Sierra Nevada, Cartagena, que se canalice su bahía y las sabanas de Bolívar que se mejoren sus vías de comunicación[60].

El inconformismo provocado por la indiferencia que se sentía al interior del país por los intereses de la costa, se agudizó cuando se iniciaron las protestas en contra de los privilegios y subvenciones que Rafael Reyes durante su gobierno

---

[59] ROCA MEISEL, Adolfo, "¿Por qué perdió la Costa el siglo XX?", en: El rezago de la Costa Caribe Colombiana, Haroldo Calvo Stevenson, Adolfo Meisel Roca Editores, Banco de la República/Fundesarrollo/Universidad del Norte/Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, 1999, Pág. 97.

[60] A.H.C., "Los intereses de la costa postergados", en: El Porvenir, septiembre 24 de 1913, Pág. 3.

había otorgado al establecimiento de empresas como el Ingenio Central de Sincerín y la Cartegena Refining Oil Co.

Por otro lado se pedía también al gobierno central protección a la producción industrial ante la competencia que representaba la importación de mercancías provenientes del exterior. En 1923 por ejemplo, aparece un artículo de prensa cuyo autor es M.B. Romero, en el cual éste establece una comparación entre un país como Inglaterra y Colombia, para decir cuándo y cómo se debe ser proteccionista según las necesidades,

> Las leyes que rigen en lo económico a los países deben ajustarse a las necesidades geográficas, industriales y agrícolas que le son propias... Inglaterra por ejemplo, que tiene una población densa y poderosamente científica e industrial, con terrenos caros y escasos que por lo mismo no produce siquiera el 50% de los artículos que necesita para su consumo, bajo ningún respecto puede ser un país proteccionista que impidiera la entrada libre de azúcar, algodón o tabaco... nosotros los colombianos debemos ser al contrario proteccionistas, ya que sin buenas vías de comunicación el producto extranjero no encuentra mayor competencia en el producto nacional, que hoy por lo malo de los caminos se graba al extremo su valor. Una carga de Ocaña a Bucaramanga por ejemplo, cuesta menos que traerla de Barranquilla a Cartagena en época de invierno[61].

La geografía colombiana teniendo en cuenta esta última parte del artículo brindaba además una protección natural a las industrias en las ciudades del interior del país, al contrario la producción industrial de las ciudades costeñas encontraba una fuerte competencia con la importación de artículos del exterior, por ser los puertos

[61] A.H.C., "Cuándo y cómo se debe ser proteccionista" en: El Porvenir, octubre 15 de 1923, Tomo 20, Pág. 1.

de entrada al país. Esta competencia sin embargo, no sólo era consecuencia de la introducción de productos legalmente importados sino que resultaba de la actividad del contrabando que entraba por la Costa Caribe, por esto, se pedía al gobierno central medidas de control al respecto, para evitar lo que le pasa al industrial en esta parte del país, según se dice en un artículo de prensa:

> El industrial honorable (se dice) está hoy vencido por dos enemigos fundamentales, la mala situación económica y el contrabando... No hay dinero para comprar y sucede que repentinamente tiene el negocio sus alzas, y resulta que con eso tampoco se beneficia el industrial, ya que se le viene encima una competencia tan espantosa que se hace imposible soportarla (el contrabando)... Contempla entonces el industrial con tristeza que paga su patente y paga religiosamente el impuesto departamental, y mientras él no puede vender a menos de determinado precio, su vecino vende a precios más bajos que el 50%, la causa, el contrabando, tenemos pues en la plaza pública un vencido, el industrial y un vencedor el contrabandista[62].

De esta manera tanto la importación legal de mercancías, como el contrabando, hacían competencia a la industria local. Por otra parte encontramos algunas industrias o establecimientos que dependían de la importación de materias primas para su sostenimiento, este hecho también limitó el desarrollo de estas industrias, puesto que se basaban en la disponibilidad de dichas materias primas, lo que ya habíamos definido como industrias "exóticas", como lo fue la Cartagena Oil Refining Co. En el siguiente aparte de nuestro trabajo expondremos este hecho como una de las causas que provocaron el cierre definitivo de esta empresa.

---

[62] A.H.C., "El contrabandista y el industrial honrado" en: Diario de la Costa, 30 de junio de 1923, Tomo 19, Pág. 1.

Aquí hemos visto entonces que la industria cartagenera se enfrentó a varios factores que limitaron su desarrollo tal como lo hemos ilustrado. Estos se relacionan con el hecho de no poder acceder de manera adecuada a un mercado nacional disperso que estimulara su crecimiento, debido al escaso desarrollo de los medios y vías de comunicación que permitieran superar los inconvenientes de la geografía colombiana, incluso la conexión con las zonas del interior del departamento estaba limitada por el atraso de las vías de comunicación, a esto se suma un mercado regional reducido por la baja densidad demográfica; el conocimiento empírico con que contaba la mano de obra que se empleaba en las industrias, limitaba también su desarrollo, por lo que se hizo necesario capacitar y crear en ella una disciplina laboral que favoreciera el buen funcionamiento de los establecimientos industriales; dentro del texto vemos que el poco apoyo del Estado para el fomento de obras de infraestructura que se creían mejorarían el desarrollo económico de la ciudad, no favorecía la industria cartagenera, además se pedía al gobierno protección aduanera para limitar la importación de mercancías y el contrabando que ejercían competencia a la producción industrial en Cartagena. En cuanto a dichos factores nos hemos limitado a estudiar los aquí mencionados.

3. ESTUDIO DE DOS CASOS FRUSTRADOS EN EL DESARROLLO INDUSTRIAL DE CARTAGENA

En esta parte de nuestro trabajo estudiamos de manera particular a dos de las empresas industriales que mayor expectativas despertaron entre los cartageneros, ya que representaron el esfuerzo de los empresarios locales en la búsqueda de nuevos campos de inversión que beneficiaran el desarrollo económico de la ciudad, pero que a pesar de ello fueron empresas que fracasaron por razones relacionadas con la situación económica y política del país, la estrechez y las limitaciones del acceso al mercado interno y las desventajas ante la competencia del capital e inversionistas extranjeros

3.1 LA CARTAGENA OIL REFINING Co.

La iniciativa para la fundación de esta empresa se debe a Diego Martínez Camargo, quien gestionó ante el gobierno de Rafael Reyes el permiso para el montaje de una refinería de petróleo que tenía como sede la ciudad de Cartagena. Los trabajos para la instalación de la refinería sobre la bahía, duraron dos años entre 1906 y 1908, y el capital inicial para su montaje fue de $50.000 oro americano, distribuido en 500 acciones suscritas además de Diego Martínez C.,

por Rafael del Castillo, Francisco Burgos, Prisciliano Cabrales, Enrique de la Espriella y Lácides Segovia, siendo los dos primeros los mayores accionistas[63]. En abril de 1909 comenzó la producción de la fábrica, que tenía capacidad para refinar cuatrocientos barriles diarios de petróleo importado de los Estados Unidos. Su producción inicial consistía en kerosén, gasolina para el incipiente parque automotor del país y varias clases de lubricantes para máquinas[64]. El funcionamiento de esta industria fue satisfactorio durante la mayor parte de su duración, dado que la producción especialmente de kerosén que se envasaba en latas de cinco galones era enviada por pedido a varias regiones del país. Vale anotar que esta empresa cartagenera fue pionera en el ramo de la refinación de petróleo en la historia de Colombia.

Por su parte, en Diego Martínez Camargo se despertó el interés por explotar los potenciales recursos mineros de la región, por lo que logró interesar a un grupo de capitalista de Texas en los Estados Unidos, para que apoyaran la búsqueda de petróleo que planeaba emprender en la zona conocida como los volcancitos en el municipio de Turbaco. Esta búsqueda de petróleo estaba motivada además por la necesidad de abastecerse de materia prima para el funcionamiento de la refinería, pues como lo habíamos dicho la empresa trabajaba con crudo importado de los Estados Unidos. Con respecto a los trabajos de perforación que se realizaban en

[63] RIPOLL, María Teresa, "La actividad empresarial de Diego Martínez Camargo 1890-1937", en: Cuadernos de Hisotoria Económica y Empresarial N° 2, Cartagena de Indias Centro de Investigaciones Históricas del Caribe Colombiano, Banco de la República, 1999, Pág. 31.
[64] Ibib. Pág. 31.

Turbaco encontramos en un artículo de prensa, las impresiones de Gabriel Porras Troconis, director del Porvenir, tras una visita a la zona.

> El lugar donde se hacen los trabajos de perforación fue estudiado con anterioridad por Humbolt, y calificado por éste de semejante en sus manifestaciones geológicas a los lugares en donde se ha hallado petróleo en los Estados Unidos, Rusia y Oceanía. La presencia de gas natural, o sea hidrógeno protocarbonado, que se produce por la descomposición del petróleo en las capas profundas de la tierra a causa de la presión que estas ejercen, vino a confirmar la creencia de estar muy cerca de una rica fuente de petróleo... Los trabajos que se siguen este año bajo la dirección del ingeniero geólogo señor Martín Warner, coronarán el éxito feliz de esta empresa, que traerá a Cartagena y sus alrededores un progreso y un desarrollo no soñado[65]

Como vemos, la expectativa por el hallazgo de petróleo fue grande entre los cartageneros, sin embargo tal vez por dificultades técnicas la profundidad de las excavaciones nunca fue la deseada y la cantidad de crudo extraído no era suficiente para mantener la producción de la refinería cartagenera. Por esto Diego Martínez C., buscó el apoyo de la Standard Oil Company una empresa norteamericana, para poder continuar las labores de perforación. Sin embargo en este momento Diego Martínez y la Cartagena Oil Refining Co., tuvieron que enfrentar un ambiente político desfavorable sobre todo al interior del país, por el temor a que una empresa extranjera ejerciera una influencia nociva en las actividades económicas del país, motivado además, "por una excesiva defensa de los intereses nacionales que llevaba implícito un móvil esencialmente político, acompañado de una excesiva emotividad, un escaso análisis técnico de las

[65] A.H.C., "Una visita a los campos petrolíficos de Turbaco", en: El Porvenir, mayo 24 de 1912, Pág. 2.

posibilidades del país, y una sobre valoración de las riquezas nacionales en bruto y del potencial económico colombiano"[66]. Se pensaba entonces que el petróleo del país debía ser explotado por empresas nacionales, ya que una empresa extranjera se llevaría el crudo perteneciente a los colombianos. Este hecho se convirtió en un obstáculo para el objetivo de encontrar petróleo en la región Caribe, como se expresa en un artículo de prensa de 1915, en el cual se muestra la necesidad de la participación de una empresa extranjera en los trabajos de perforación y búsqueda de petróleo.

> Hace algunos años que la Cartagena Oil Refining Co. viene invirtiendo todos sus recursos en los pozos de Turbaco, las fantásticas o reales utilidades del negocio de refinar petróleo consumidas han sido en buscar la fuente milagrosa que ha de contribuir en mucho a extirpar la miseria colombiana... ni un solo día los empresarios han cedido en su empeño de arrancar a la tierra sus riquezas, pero hasta ahora sus esfuerzos inútiles han resultado... Y como es natural se ha impuesto la necesidad de buscar socios capitalistas que quieran exponer fuertes sumas en la continuación de los trabajos, de ahí ha surgido la combinación con la Standard Oil... La noticia ha causado gran sensación entre los enemigos de la refinería que han querido ver en ello un peligro para la soberanía nacional[67]

Por otro lado las críticas que enfrentó la Cartagena Refining Co. también iban dirigidas al hecho de que la empresa importaba petróleo pagando bajos derechos de importación, lo que le reportaba bajos ingresos al Estado y convertía esta empresa en una industria "exótica". Además de esto Diego Martínez C., se había

---

[66] ISAZA, José Fernando y SALCEDO, Luis Eduardo, Sucedió en la Costa Atlántica, los albores de la industria Petrolera en Colombia, el Ancora Editores, Bogotá, 1991, Pág. 133.
[67] A.H.C., "La cuestión del petróleo" en: La reforma (Semanario político y de intereses generales), Junio 4 de 1915, Tomo I, Pág. 2.

comprometido ha abastecer el país del combustible que éste necesitaba, y a pagar a la nación el 5% del total de las utilidades.

En un debate celebrada en la Cámara de Representantes en 1914, se concluye que la región del occidente no era atendida por la refinería, a lo cual explicaba su propietario que el incumplimiento se debía a que el valor de los fletes de la Costa Atlántica a Buenaventura, era mucho mayor que los fletes de la costa norteamericana a este puerto del Pacífico. Los pleitos y diferencias, sin embargo continuaron y en 1921 la nación decreta la caducidad del contrato con la Cartagena Oil Refining Co., motivada además por el presunto incumplimiento de esta empresa de entregar la participación del 5% a la nación[68].

A todas estas dificultades que enfrentó la refinería de Cartagena se suma, el que la Standard Oil Company, a través de su filial "La Tropical Oil Company", adquirió los derechos sobre la concesión de unos terrenos que lindaban con el río Magdalena en el departamento de Santander, otorgada a finales del siglo XIX al inglés Sir Roberto de Mares, en donde se encontraron importantes yacimientos petroleros. Los trabajos que inició la Standard en Santander, determinaron el cierre de la Cartagena Refining Co. y la disolución de la compañía, la cual se protocolizó en la Notaría Primera de Cartagena el 21 de junio de 1922, por razones que informa el administrador de la misma, Diego Martínez C., cuando dice

[68] ISAZA y SALCEDO. Op.Cit. Pág. 170.

que: "desde el mes de abril pasado se suspendieron los trabajos de destilación y refinación de la fábrica, por lo cual se ha puesto ha consideración de la junta general de accionistas la liquidación de la compañía, en virtud además, de haberse dado al consumo del público los productos de la Tropical Oil Company, y que a la Cartagena Oil Refining Co. no le ha sido fácil obtener la materia prima en condiciones favorables"[69].

En octubre de 1923 quienes fueran los mayores accionistas de Cartagena Refining Co., entre ellos Diego Martínez C., Rafael del Castillo y Rafael de Zubiría, entre otros, a través de un artículo de prensa sentaron su voz de protesta sobre la manera como se atacó el funcionamiento de la compañía, en éste se dice que:

> Cuando se trató de implantar en el país la industria del petróleo entonces desconocida, se ofreció protegerla con una angosta zona de privilegio, y a través de la protección aduanera y no obstante bastó eso para que poco después se persiguiera a la compañía por odios políticos. Sin embargo la Cartagena Oil Refining Co. amplió sus compromisos y haciendo sacrificios trajo las primeras máquinas de taladrar con pérdidas mayores de $140.000 oro... Y aunque cumplió todos los deberes lejos de merecer el apoyo y la protección del gobierno fue el blanco del periodismo de oposición y todo el mundo tiró su piedra, y aún cuando la Cartagena Oil Refining Co. ya no existe por haber entrado en el período de liquidación, y aún cuando los productos de la Tropical Oil la pusieron fuera de competencia, queremos dejar consignada nuestra protesta por los insultos inferidos a la empresa[70].

[69] A.H.C., "Disolución de Sociedad Anónima" en: Protocolo Notariales, Junio 21 de 1922, escritura N° 348.
[70] A.H.C., "Nuestra protesta", en: Diario de la Costa, octubre 30 de 1923, Tomo 20, Pág. 6.

De esta manera fracasó el intento de un grupo de empresarios cartageneros de generar desarrollo industrial en la ciudad en un campo tan importante como el de la extracción y refinación de petróleo.

A pesar de todo eso la búsqueda de un puerto seguro que emprendió la Standar Oil a través de la "Andian National Comporation", para la salida del petróleo, reportó beneficios para Cartagena, ya que este fue el puerto escogido por la profundidad de su bahía. La escogencia de Cartagena en 1924 como puerto terminal del primer oleoducto construido en el país, le permitió tener un segundo impulso en su desarrollo económico, al ser receptora de inversiones en su expansión urbana, y en la capacitación para un sector de la población, y a largo plazo la actividad de la Andia contribuyó también a definir y cimentar el carácter industrial de Cartagena, al crear las condiciones propicias para el futuro desarrollo del polo productivo que surgió en la zona de Mamonal a partir de los años 60[71].

3.2 EL PAKING HOUSE DE COVEÑAS

El Pakin House de Coveñas, fue la iniciativa de un grupo de empresarios cartageneros cuyo objetivo principal, como lo habíamos dicho con anterioridad, era producir carne congelada para exportarla especialmente a los mercados europeos que se encontraban desabastecidos de este producto a causa de la primera

[71] RIPOLL, María Teresa y BAEZ RAMÍREZ, Javier, Desarrollo Industrial y Cultura Empresarial en Cartagena 1920-2000, Fundación Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, 2001, Pág 16.

guerra mundial; aprovechando de igual manera las condiciones favorables que presentaba la región bolivarense para la cría de ganado vacuno. La realización de esta empresa al igual que la Cartagena Refining Co., despertó el entusiasmo entre los cartageneros, quienes veían ya desde 1910 que su industria más prospera, la ganadería, "al momento que se estableciera el Paking House, tomará un carácter serio y constituirá una riqueza nacional[72].

Por tal motivo se constituyó por parte de algunos empresarios locales entre los que se encontraban Fernando Vélez Danies, Diego Martínez Camargo, los sucesores de C. Piñerez, Julián Patrón y Rafael del Castillo, la compañía denominada, "Ganadería Colombiana de Cartagena" que contó con el apoyo de la "International Products Company" de Nueva York, y que en 1918 fue autorizada por el Ministro de Agricultura y Comercio para establecer el frigorífico en el Puerto de Coveñas[73].

Pero no obstante de que en 1920 las obras de construcción estaban avanzadas y todo hacía prever el triunfo de la empresa, lo cierto es que la compañía nunca logró alcanzar su objetivo, es decir, exportar carne congelada a los mercados europeos. Varias razones contribuyeron a este hecho, siendo las más importantes los múltiples errores en el planeamiento y el desconocimiento de los mercados

---

[72] A.H.C., "Nuestro ganado como riqueza" en: El Porvenir, noviembre 26 de 1910, Tomo 6, Pág. 2.
[73] A.H.C., "Los Paking Houses" en: El Porvenir, junio 15 de 1918, Tomo 21, Pág. 2.

externos, la competencia de países como Argentina y Brasil, y las deficiencias en los servicios públicos[74].

Ya para 1921, año en que se hace una relación de los trabajos que se vienen adelantando para el establecimiento del Paking House, en la prensa local se evidencian los problemas que enfrenta dicho establecimiento industrial para su funcionamiento, entre los cuales se resalta la estrechez del mercado interno:

> Se sabe en el público que el establecimiento para producir carnes en conservas que se adelanta en Coveñas, a tropezado con dificultades tan graves que sus empresarios las tienen por insuperables... Esto es especialmente grave para el gremio de ganaderos, *quienes no tienen un mercado para la carne que les sobra*... La causa del siniestro es compleja, en primer lugar el viejo mundo consume ahora mucho menos carne que antes, en segundo lugar, los Estados Unidos han grabado la carne en sus aduanas con dos centavos por libra, a fin de no exponer sus ganaderos nacionales a la competencia extranjera[75].

Antes de que se pusiera en funcionamiento el Paking House de Coveñas las condiciones del mercado externo habían cambiado, además en regiones como Antioquia se temía que con el Paking House se generará una escasez de carne para el mercado doméstico. Pero uno de los mayores obstáculos para esta empresa fue que el ganado costeño no era competitivo ante la industria ganadera

[74] ISAZA y SALCEDO. OP.Cit. Pág. 88.
[75] A.H.C., "Paking Houses" en: El Porvenir, noviembre 9 de 1921, Tomo 32. Pág. 1. la cursiva es nuestra.

de países como Argentina, por ejemplo, producir un kilo de carne en Colombia costaba US 0.75 y en la Argentina; costaba US 0.09[76].

Ante esta situación y ante las condiciones desfavorables que ofrecían los mercados externos para la producción de carnes congeladas en Bolívar, por intermedio del Secretario de la Asamblea Departamental en 1926, se envió una solicitud al Ministro de Industrias para que presentara un proyecto tendiente a conseguir que el país pudiera consumir los productos del Paking House, y beneficiarse con el funcionamiento de la fábrica, dado que la ley 82 de 1915, por el cual se fomentaba el establecimiento de carnicerías refrigeradas para la exportación, eximía al Paking House del impuesto de degüello, y como correlativo de este derecho, impuso de forma prohibitiva la venta de sus productos en el territorio colombiano[77], pero ahora como ya vimos se necesitaba un mercado para la carne refrigerada y se buscaba acceder al mercado colombiano para evitar el fracaso total del Paking House de Coveñas, ante lo cual como lo hemos estudiado surgían fuertes limitaciones en cuanto a facilidades y costos de transporte. No sabemos si esta petición se consolidó, pero lo cierto es que esta empresa no tuvo éxito.

[76] ISAZA y SALCEDO. Op.Cit. Pág. 89.
[77] Biblioteca Luis Ángel Arango, "Interesante carta sobre el Paking House", en: El Porvenir, 11 de marzo de 1926, Rollo Nº 81 84, Pág 1.

CONCLUSIONES

Cartagena experimentó un desarrollo industrial a principios del siglo XX agenciado por los empresarios locales quienes buscaban expandir sus inversiones y de esta manera contribuir al crecimiento económico de la ciudad. Sin embargo y a pesar de que la ciudad contó con establecimientos industriales que alcanzaron importancia regional e incluso nacional, la industria en Cartagena tuvo que enfrentar factores que limitaron su desarrollo. Entre éstos hemos identificado, las posibilidades que tenía la industria de acceder con sus productos a los mercados más grandes del interior del país e incluso al mercado regional; la poca capacitación que tenían los obreros para ejercer las labores industriales; y el escaso apoyo que el Estado brindaba a los proyectos, obras de infraestructura y política de fomento, que beneficiaran el desarrollo industrial de Cartagena.

Uno de los mayores obstáculos que enfrentó el desarrollo económico del país fue la necesidad de superar a través de medios y vías de comunicación adecuadas las dificultades que imponía la geografía colombiana, para poder integrar las regiones en un solo mercado que favoreciera el desarrollo comercial e industrial del país. La navegación a vapor por el río Magdalena, también era importante para la

integración del mercado nacional, en este sentido nunca se realizó de manera estable, como se sabe.

Los problemas de comunicación con el interior limitaban la industria en Cartagena, dado que no permitían la regularidad necesaria para el transporte fácil y seguro de mercancías, e incrementaban el valor de los fletes. De manera particular el Canal del Dique presentaba dificultades en la navegación sobre todo en épocas de sequía, por lo que la construcción del ferrocarril Calamar-Cartagena parecía ser la solución de los problemas del Dique, sin embargo no lo fue debido a los problemas en el diseño sobre todo en la subida de la Loma de Turbaco, lo que encarecía su mantenimiento. El río Magdalena, también presentaba dificultades en la navegación, por lo que se proyectó la construcción del Ferrocarril Central, que partiendo de Cartagena llegaría a un punto cercano de la ciudad de Medellín, pero este proyecto quedó truncado. Acceder de igual manera al mercado regional, que además era un mercado reducido por su escasa población, también era difícil con los medios de comunicación existentes.

A todo lo anterior se agrega que el interior del país se impulsaba la construcción de medios de transporte alternativos al río Magdalena, ferrocarriles principalmente, que buscaban conexión con el Puerto de Buenaventura en las costas del Océano Pacífico, integrando las zonas más pobladas del país entre sí y con este puerto, en detrimento de los centros portuarios de la costa.

Con relación a la mano de obra que se empleaba en las industrias, hemos visto como la capacitación empírica que recibían en los talleres de construcción y reparación de embarcaciones fluviales no fue suficiente cuando los avances en la maquinaría utilizada para la producción requerían un conocimiento previo de la misma, por lo cual se requería capacitar la mano de obra en la técnica propia de la industria fabril, y orientar su comportamiento hacia una disciplina laboral que beneficiara los intereses de la fábrica.

El papel del Estado también actuó como un factor limitante en el sentido que le daba poco apoyo a las iniciativas que se pensaba mejorarían las condiciones económicas de la ciudad favorables al desarrollo industrial, como la adecuación de las vías de comunicación y las condiciones físicas del puerto, esto debido a que el desarrollo de la producción cafetera en el interior del país, además de actuar como el factor dinámico de la economía nacional, implicó una relación de influencias políticas regionales que motivaron el ascenso de los departamentos cafeteros y el marginamiento de regiones como el Cauca y la Costa Caribe dentro de las políticas de fomento económico. También la participación del Estado era requerida a través de la protección aduanera para limitar el acceso por el puerto de mercancías que hacían competencia a la producción de la industria local, y no solo se pedía protección contra las mercancías que entraban de manera legal, sino de

las que lo hacían de forma ilegal por medio del contrabando, actividad que ponía en desventaja a la industria cartagenera.

FUENTES PRIMARIAS

ARCHIVO HISTÓRICO DE CARTAGENA.

Serie: Prensa.

Seccion: Gran Formato.

- El Porvenir, Cartagena, 1910-1928.
- Diario de la Costa, 1916-1930.
- La Época.

Serie: Miscelánea.

Serie: Pequeño Formato.

- La Renovación, 1919.
- La Reforma, 1915.
- El Nuevo Mundo, 1912-1914.

Sección: Notarías.

Serie: Protocolos Notariales, 1910-1930.

BIBLIOGRAFÍA

BEJARANO, Jesús Antonio, "La Economía Colombiana entre 1922-1929" en: NHC. Vol. 5, Editorial Planeta, Bogotá, 1989.

BLANCO ROMERO, Wilson, "Tabaco y Comercio en el Carmen de Bolívar a mediaos del siglo XIX", en: Huellas Revista de la Universidad del Norte, Barranquilla, 1998, Nº 54.

_____, "Cartagena tuvo tren: El ferrocarril Cartagena Calamar contexto histórico de su surgimiento" en: Huellas revista de la Universidad del Norte, Barranquilla, agosto de 1994, Nº 41.

BOTERO HERRERA, Fernando, La industrialización en Antioquia Génesis y Consolidación 1900-1930, CIE, Universidad de Antioquia, Medellín, 1985.

BRESSER PEREIRA, Luiz C."El subdesarrollo industrializado" en: América Latina 50 años de industrialización, 2ª Edición, Premia Ediciones, México D.F., 1978.

Enrique Cárdenas, José Antonio Ocampo y Rosmery Thorp (Compiladores), Industrialización y Estado en la América Latina, La leyenda negra de la post guerra, Fondo de Cultura Económica de México, México D.F.,

ISAZA, José Fernando y SALCEDO, Luis Eduardo, Sucedió en la Costa Atlántica, los albores de la industria Petrolera en Colombia, el Ancora Editores, Bogotá, 1991.

LeGrand, Catherine, "El conflicto de las bananeras" en: NHC. Vol. 7, Editorial Planeta, Bogotá, 1989.

LEMAITRE, Eduardo, Historia General de Cartagena, Banco de la República, Bogotá, 1983,

MAYOR MORA, Alberto, Ética, Trabajo y Productividad en Antioquia, Tercer Mundo Editores, Bogotá.

_____, "Historia de la Industria en Colombia 1886-1930" en: N.H.C. Vol. 5, Editorial Planeta, Bogotá, 1989.

MEISEL ROCA, Adolfo y POSADA CARBO, Eduardo, ¿Por qué se disipó el dinamismo industrial en Barranquilla y otros ensayos de historia económica en el Caribe, Edición Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1993.

_____, "¿Por qué perdió la Costa el siglo XX?", en: El rezago de la Costa Caribe Colombiana, Haroldo Calvo Stevenson, Adolfo Meisel Roca Editores, Banco de la República/Fundesarrollo/Universidad del Norte/Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, 1999,.

_____, "Cartagena 1900-1950 A remolque de la economía nacional" en: Cartagena de Indias siglo XX, Universidad Jorge Tadeo Lozano/Banco de la República, Santa Fe de Bogotá, 2000.

NICHOLS, Theodore, "El surgimiento de Barranquilla, en: Gustavo Bell Lemus (Compilador), El Caribe colombiano selección de textos históricos, Ed. Uninorte, Barranquilla, 1988.

_____, Tres puertos de Colombia estudios sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, Biblioteca Banco Popular, Bogotá,.

OSPINA VÁSQUEZ, Luis, Industria y Protección en Colombia 1810-1930, Ed. Oveja, Bogotá, 1974..

POSADA CARBO, Eduardo, "Progreso y estancamiento 1850-1950" en: Historia Económica y Social del Caribe Colombiano, Ed. Uninorte, Bogotá, 1994.

_____, "La ciudad y el campo", en: El Caribe Colombiano una historia regional 1870-1950, Banco de la República –El Ancora Editores, Bogotá, 1998.

_____, "El transporte", en: El Caribe Colombiano una historia regional 1870-1950, Banco de la República –El Ancora Editores, Bogotá, 1998.

RESTREPO COVA, Jorge Alberto y RODRÍGUEZ, Manuel, "La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX" en: Estudios Sociales volumen 1, Medellín, 1986.

RIPOLL, María Teresa, El central Colombia, inicios de la industrialización en Cartagena, U. de C., 1997.

_____, "La actividad empresarial de Diego Martínez Camargo 1890-1937", en: Cuadernos de Hisotoria Económica y Empresarial Nº 2, Cartagena de Indias Centro de Investigaciones Históricas del Caribe Colombiano, Banco de la República.

_____ y BAEZ RAMÍREZ, Javier, Desarrollo Industrial y Cultura Empresarial en Cartagena 1920-2000, Fundación Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, 2001.

SEGOVIA SALAS, Rodolfo y NAVARRO DÍAZ, Claudia, "J. V. Mogollón y Cía. (1900-1930)", "Rayando papel", en: Dávila L. De Guevara Carlos (Compilador), Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia, Edición Norma Facultad de Administración de la Universidad de los Andes, Bogotá.

_____, Haroldo Calvo Stevenson, Adolfo Meisel Roca Editores, "Hacía un modelo de industrialización para la Costa Caribe", en: El rezago de la Costa Caribe Colombiana, , Banco de la República/Fundesarrollo/Universidad del Norte/Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, 1999.

SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio y CONDE CALDERÓN, Jorge, Elite Empresarial y Desarrollo Industrial en Barranquilla 1875-1930, Ed. Uniatlántico, Barranquilla, 1993.

_____, "Familia empresarial y desarrollo industrial en el Caribe colombiano: el caso de la fábrica de Tejidos Obregón", en: Historia y Cultura, revista de la Facultad de Ciencias Humanas de la U. de C., Editorial Lealon, Medellín, 1993.

_____, "Trabajo y ocio en el Caribe Colombiano", en: Historia y Cultura, revista de la Facultad de Ciencias Humanas U. de C., Cartagena, 1996.

_____, "Formación de los trabajadores fabriles en el Caribe Colombiano" en: Taller de la Historia Nº 1, Universidad de Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas Programa de Historia, Cartagena.

TOVAR ZAMBRANO, Bernardo, "La economía colombiana 1886-1922" , en: NHC volumen 5, Editorial Planeta, Bogotá, 1989.

ZAMBRANO PÉREZ, Milton, El desarrollo del empresariado en Barranquilla 1880-1945, Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1998.

_____, "Historia del poblamiento del territorio de la región Caribe Colombiana", El escenario geográfico del Caribe Colombiano, en: Abello Vives y Silvana Giano Chávez, Poblamiento y ciudades del Caribe Colombiano, Coedición de Fonade, y el Observatorio del Caribe Colombiano, 2000.