

T
986.114
C266

1

El desarrollo industrial de Cartagena: el caso de la refinera de Intercol, 1957-1967.

Monografía realizada para optar por el título de Historiador otorgado por la Universidad de Cartagena a través de la Facultad de Ciencias Humanas.

Presentado por:

LUIS MIGUEL CÁRDENAS BARRIOS

//

Asesor:

JOSÉ POLO ACUÑA.

Universidad de Cartagena
Facultad de Ciencias Humanas
Programa de Historia

Cartagena, enero de 2007

Refinería intercol - cartagena - 1957 - 1967 (2)
Desarrollo Industrial - cartagena - 1957 - 1967

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

Estudiante: Luis M. Cárdenas Barrios

Título: El desarrollo industrial de Cartagena: el caso de la Refinería
de Intercol, 1957- 1967.

CALIFICACION

APROBADO


JOSE POLO A

Asesor


SERGIO P. SOLANO

Jurado

Cartagena, Febrero de 2007

AGRADECIMIENTOS

A mi familia por el apoyo y la motivación para alcanzar este logro y una especial dedicatoria para Vilma, Oriana y Júnior en este trabajo.

A la facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena, a mis compañeros de estudios, a mis profesores y un invaluable agradecimiento a José Polo y Sergio Solano por sus enseñanzas, aprendizajes y motivaciones.

Y a todas cada una de las personas que de una u otra forma me apoyaron y colaboraron en la realización de esta tesis.

Luis M. Cárdenas Barrios

ÍNDICE

Introducción

CAPÍTULO I

El país y la ciudad: aspectos básicos del desarrollo industrial

1.1. Cartagena y el petróleo

CAPÍTULO II

Intercol: la dinámica de la multinacional

CAPÍTULO III

Intercol y la ciudad

3.1. La mano de obra

3.2. La electricidad

Conclusión

Anexo

Bibliografía

Introducción

La guerra de 1840 y la habilitación del Puerto de Sabanilla para las importaciones fueron una señal de alerta para la ya decadente Cartagena; pues al finalizar el proceso de su independencia, la ciudad se hallaba en un lamentable estado de postración demográfica, económica y social. J. M. Macpherson, le escribía en 1823 al Secretario de Estado, Quincy Adams, que "la región entera con todos los recursos de sus habitantes se encontraba en ruinas", a esto añadía que "las transacciones de su país con Cartagena eran tan insignificantes, que no justificaban mantener un Consulado en este puerto"¹.

No obstante lo anterior, en el aspecto comercial Cartagena conservaba todavía en esos años del siglo XIX (al menos en teoría) su estatus de puerto principal de Nueva Granada; el problema de la ciudad, sin duda, lo constituía la deficiencia de las vías de comunicación con el río Magdalena. Un joven norteamericano que pasó varios días angustiosos en 1828 haciendo este trayecto escribió: que éste "...no era más que una trocha..."²; y un escrito publicado en 1834, reconocía ese problema y preveía que "a menos que el

¹ NICHOLLS Theodore E. **Tres puertos de Colombia: estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla**. Bogotá, Banco Popular, 1973. Pág. 133.

² *Ibíd.* Pág. 137.

Dique u otro canal de proporciones importantes fuera abierto a la navegación, los cartageneros bien podían irse resignando a vivir en una ciudad muerta”³.

A pesar de la aprobación de varias disposiciones relacionadas con mejoras portuarias tendientes a reactivar el comercio de la ciudad (como por ejemplo: la limpieza y canalización del Canal del Dique, la construcción del camino de la Barranca en el río Magdalena, entre otros), el no cumplimiento de éstas en el tiempo requerido hizo posible que la decadencia de Cartagena siguiera su curso, en beneficio de otros puertos como Barranquilla y Santa Marta⁴. Varios fueron los intentos que se hicieron para rescatar a Cartagena de la ruina que se avecinaba: se intentó dragar Bocachica para mantener su canal en permanentes condiciones de navegabilidad; se proyectó la apertura de la Boca Grande de la Bahía; se pensó, incluso, en la conversión de Cartagena en puerto franco dadas las condiciones insulares de la ciudad; pero sobre todo, se volvió a pensar en el restablecimiento de la navegación por el Canal del Dique⁵.

Así, las últimas décadas del siglo XIX le mostraron a la ciudad una nueva faceta, pues hacia 1880 la economía cartagenera adquirió el protagonismo perdido en el concierto nacional debido a la confluencia de sucesos como la reactivación de la navegabilidad por el Canal del Dique (1888), la construcción del ferrocarril Calamar-Cartagena (1894), que posibilitó la conexión de la

³ Ibid. Pág. 139.
⁴ LEMAITRE, Eduardo. **Historia General de Cartagena**. Bogotá, Banco de la República, 1983. Tomo IV. Pág. 422.
⁵ Ibid. Pág. 423.

ciudad con el río Magdalena, y el crecimiento de la exportación de ganado desde las Sabanas de Bolívar, que permitieron el renacer económico del puerto caribeño⁶.

El siglo XX, por su parte, encontró a la ciudad experimentando un proceso de recuperación económica que tuvo como eje el movimiento portuario con el café como principal producto movilizado por el puerto. Este resurgimiento económico trajo implícita la recuperación demográfica de la ciudad, que en 1905 contaba 9.861 habitantes. Adolfo Meisel lo ilustra de la siguiente manera:

“la población de este periodo era el resultado de la lenta pero clara recuperación económica que Cartagena empezó a tener desde finales de la década de 1880...de todas maneras, para Cartagena representó el final del retroceso demográfico, pues luego del desastre económico que fue para la ciudad la Independencia, su población se redujo de los cerca de 18.000 habitantes que tenía hacia 1810 a escasos 8.603 en 1871... en las últimas décadas del siglo XIX las zonas aledañas a Cartagena, como El Cabrero y el Pie de La Popa, empezaron a atraer gente... por ello, el crecimiento de la población de Cartagena entre 1871-1905 no puede ser tomado sólo como el crecimiento de los habitantes del recinto amurallado, sino que debe tenerse en cuenta el poblamiento en las vecindades de El Cabrero y el Pie de la Popa”⁷.

⁶ MEISEL Roca, Adolfo. “Cartagena, 1900- 1950: a remolque de la economía nacional”. En: Haroldo CALVO Stevenson et al. **Cartagena de Indias en el siglo XX**. Bogotá, Banco de la República- Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2000. Pág. 24.

⁷ *Ibíd.* Págs. 16- 17.

De este modo, para el periodo comprendido entre 1912-1951, los datos estadísticos proveídos por los censos demuestran que la ciudad vivió una clara etapa de aceleración en la tasa de crecimiento de su población, que se correspondió con el proceso experimentado en todo el país y, en especial, en las zonas urbanas que durante la primera mitad del siglo vieron crecer su población de forma espectacular. La recuperación demográfica de Cartagena, que dentro del contexto nacional no fue muy destacada, a comienzos del siglo pasado demandó la ampliación de la ciudad hacia nuevos barrios pues el recinto amurallado se volvió estrecho para la creciente población de la ciudad. (Ver tabla 1).

Tabla 1. Población de Cartagena (1905- 1951)

Censo	Número de habitantes
1905	9.861
1912	36.632
1938	84.937
1951	128.877

Fuente: Censos Nacionales. Ver: A. MEISEL. *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Pág. 16.

Como se dijo en líneas anteriores, uno de los factores fundamentales de la recuperación económica de la ciudad fue la importancia que el puerto adquirió en el ámbito nacional; la construcción de una vía férrea y de un muelle a la entrada de Bocagrande que se conectó a la ciudad por medio del ferrocarril

(durante la administración de Rafael Núñez)⁸, así como el auge del comercio de cabotaje con las regiones de los ríos Atrato y Sinú, consolidaron la dinamización de la economía cartagenera en los primeros años del siglo.

Sin embargo, durante el periodo comprendido entre los años 1930-1940, hubo factores que limitaron el despegue económico de Cartagena: el auge de la construcción de vías con la consecuente expansión del transporte por carreteras redujo considerablemente la demanda por el servicio del ferrocarril Calamar- Cartagena y el aumento del transporte por el río Magdalena. Esto perjudicó a los puertos del Caribe toda vez que el transporte a través del río y el ferrocarril se constituyeron en el fundamento de su ventaja. A pesar de lo anterior, al comenzar la segunda década del siglo XX, la ciudad ocupaba el tercer lugar dentro del conjunto de exportaciones y el segundo dentro de las importaciones, de acuerdo con las cifras de participación en valor⁹.

La construcción del Oleoducto Barrancabermeja-Cartagena, inaugurado el 1 de julio de 1926 por The Andian Nacional Corporation, y la consiguiente exportación de petróleo desde la ciudad, entre otros sucesos, lograron mantener la posición del puerto dentro de las estadísticas de las exportaciones hechas desde Colombia. A este respecto cabe señalar que la ANDIAN fue una compañía canadiense filial de la Standard Oil Company con sede en Toronto que llegó a la ciudad en 1920 y cuyas actividades transformaron la

⁸ T. NICHOLLS. *Tres puertos...* Pág. 128.

⁹ A. MEISEL. "Cartagena, 1900- 1950...". Pág. 40.

economía, la sociedad y fisonomía de la ciudad al promover la construcción del oleoducto Barrancabermeja- Cartagena e intervenir en la compra y reparación del Muelle de la Machina a la Compañía del Ferrocarril Calamar- Cartagena (1921), en la construcción de la carretera Cartagena- Mamonal- Pasacaballos, del Hospital de la Andian de Buena Vista y en la construcción del Terminal Marítimo de Manga en 1932¹⁰.

Las crisis provocadas por los sucesos de los años treinta (entre los cuales se destacan la reducción del flujo de crédito externo, la caída en el precio externo del café y el estancamiento de la actividad económica, etc.) y, posteriormente, los impactos generados por la Segunda Guerra Mundial, obligaron al país a replantear la estrategia de desarrollo sustentada en el modelo primario exportador, para adoptar una política deliberada de industrialización como alternativa viable de desarrollo. Fue así como, siguiendo la tendencia generalizada en América Latina, la concepción del manejo económico cambió sustancialmente en Colombia adoptándose una estrategia cuyo eje central fue el Modelo de Sustitución de Importaciones impulsado por la CEPAL¹¹.

La década de los años cincuenta coincidió con la maduración de una serie de condiciones que contribuyeron con las profundas transformaciones de la estructura productiva nacional en los años siguientes. Dentro del conjunto de

¹⁰ A. MEISEL. Págs. 38-39.

¹¹ PINEDA Hoyos, Saúl. "Apertura económica y equidad: los retos de la economía colombiana en la década de los noventa". En: Jorge Orlando MELO (Comp.). **Colombia hoy: perspectivas hacia el siglo XXI**. Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1995. Pág. 479.

estas condiciones cabe destacar, en primer lugar, la orientación de la política económica al fomento de la actividad industrial, brindando facilidades para la importación de maquinaria y materia prima; en segundo lugar, la presencia de precios favorables para el café, que prevalecía desde fines de los años cuarenta y, como consecuencia directa, una expansión de la demanda agregada merced a la cual el sector industrial se vio altamente beneficiado; en tercer lugar, el creciente estímulo que el proceso de urbanización le imprimió al sector terciario (comercio y servicios), pero sobre todo, la creciente integración del mercado nacional, resultado del esfuerzo de comunicación inter-regional iniciado desde los años veinte, que respondió a la intención de articular la economía del país en función de su perfil primario exportador¹².

En este contexto, las actividades industriales y de servicios empezaron a adquirir un peso importante en la generación del Producto Bruto Nacional al tiempo que el sector agropecuario iniciaba una fase de declinación en su participación¹³. Por su parte, las actividades terciarias aumentaron su participación en el conjunto al pasar de un 38.6 % a un 49.0 % en el mismo periodo; el crecimiento continuo de la participación del sector industrial entre 1950-1974 no tuvo, sin embargo, la misma intensidad en todo el periodo, razón

¹² CORREDOR Martínez, Consuelo. **Los límites de la modernización**. Bogotá, CINEP, 1997. Pág. 98.

¹³ Esta tendencia no significó, sin embargo, una involución en el crecimiento de la agricultura; por el contrario, los altos niveles de productividad alcanzados por la economía durante el periodo en consideración estuvieron, en gran medida, asociados al dinamismo adquirido por la agricultura comercial desde la década de los cincuenta, a partir de lo cual se hizo visible una nueva concepción del "problema agrario" en el país. La mayor parte de la política agraria, se concentró en el manejo de los instrumentos crediticios, tecnológicos y de fomento sectorial, orientados principalmente hacia la agricultura comercial; estos esfuerzos perduraron durante las décadas posteriores en Colombia. Véase: Salomón KALMANOVITZ. **El desarrollo de la agricultura en Colombia**. Bogotá, Ediciones La Carreta, 1987. Pág. 53.

por la cual el avance del sector manufacturero fue relativamente rápido en las décadas del cuarenta y cincuenta continuando el impulso iniciado en los años treinta¹⁴.

Sin embargo, el panorama económico cartagenero de la primera mitad del siglo XX no se correspondió en su totalidad con lo expresado anteriormente, pues aunque entre 1890 y finales de 1920 se establecieron en la ciudad algunas empresas industriales relativamente importantes para la economía local y nacional, la magnitud del impulso industrial no fue comparable con el de otras ciudades del país (Cali, Medellín y Bogotá) toda vez que la industria nunca se constituyó en el motor económico de la ciudad¹⁵, y al finalizar la década de los cuarenta la mayoría de las empresas que surgieron al comenzar el siglo habían desaparecido.

Además de lo anterior, es válido destacar que según el Censo de 1945¹⁶, durante los primeros cuarenta años del siglo pasado Cartagena tuvo una participación mínima en la producción y el empleo industrial del país. Al finalizar el decenio de los cuarenta, la industria no constituía un renglón importante de la economía cartagenera ya que en ese entonces la ciudad era, principalmente, una sociedad portuaria en la que el papel de la industria aún no estaba definido.

¹⁴ OCAMPO, José Antonio. *Historia económica de Colombia*. Bogotá, Siglo XXI Editores, 1987. Pág. 60.

¹⁵ A. MEISEL. "Cartagena, 1900-1950...". Pág. 43.

¹⁶ **PRIMER CENSO INDUSTRIAL DE COLOMBIA, 1945**. Bogotá, Imprenta Nacional- Dirección General del Censo- Estadística Nacional, 1947. Pág. 142.

El retroceso en el sector externo que se caracterizó por una drástica reducción de los ingresos por exportaciones cafeteras, entre 1955-1956 y 1966-1967, hizo descender el crecimiento industrial al 5.3 % y obligó a la profundización del proceso de Sustitución de Importaciones, acentuando el carácter proteccionista de la política arancelaria. Fue en este periodo en el que la política industrial tuvo su mayor desarrollo: las acciones del IFI (Instituto de Fomento Industrial) se ampliaron y sus inversiones se multiplicaron; además, se puso en marcha una estrategia de promoción a las exportaciones con políticas de estímulo cambiario a los exportadores menores y se crearon numerosos incentivos en la Reforma Tributaria de 1960 con el fin de promover el desarrollo de industrias básicas¹⁷. La adopción de estas políticas, que coincidió con la mayor expansión del comercio mundial desde la posguerra, contribuyó al importante crecimiento de las exportaciones manufactureras en el periodo al consolidar una fase continua de la participación industrial en el producto total de la economía.

En este sentido, la recomposición de la actividad económica ocurrida durante el periodo descrito contribuyó con la acumulación de capital privado y con la sucesión de profundas transformaciones sociales y demográficas como la concentración de la población en los principales centros urbanos, tendencia que reemplazó los flujos migratorios hacia nuevas zonas de colonización agrícola, agilizada por el "Periodo de La Violencia" (como se designó a la fase

¹⁷ S. PINEDA. "Apertura económica...". Pág. 480.

de enfrentamientos partidistas en la década del cincuenta); la construcción de grandes fábricas modernas y empresas agroindustriales y la habilitación de una red de servicios públicos modernos en las principales ciudades del país, así como la consolidación de una infraestructura de transporte que reforzó la integración del mercado interno¹⁸.

La segunda mitad del siglo XX en Cartagena siguió la tendencia generalizada, pues este periodo fue percibido como de auge para la ciudad que, además de experimentar una expansión demográfica y urbana de gran magnitud, consolidó su posición como principal puerto de carga del país iniciando el afianzamiento de un sector industrial moderno y de una industria turística de envergadura¹⁹. La creciente importancia portuaria de Cartagena respondió a la confluencia de varios factores, entre los cuales cabe destacar el crecimiento y la diversificación del comercio exterior colombiano y las mejoras continuas en la red de Buenaventura y Barranquilla.

De este modo uno de los sucesos cuyo impacto ha sido significativo en la vida económica de la ciudad fue la puesta en marcha de la Refinería de INTERCOL (International Petroleum Company) en el complejo industrial de Mamonal en 1957²⁰. El puerto seguro y profundo, la comunicación con Barrancabermeja por el Canal del Dique y su condición de estación final del

¹⁸ S. Pineda. Pág. 483.

¹⁹ BÁEZ Ramírez, Javier y Haroldo CALVO. "La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: diversificación y rezago". En: H. CALVO. *Cartagena de Indias...* Pág. 132.

²⁰ BORDA Martelo, Jaime y Guillermo DURÁN. *Cartagena Industrial*. Cartagena, Inversiones Borda Caldas, 1991.

oleoducto de la compañía, fueron los factores decisivos para la instalación en la ciudad de lo que, en pocos años, se convertiría en uno de los complejos industriales más importantes del país. La construcción de la Refinería de Mamonal definió el carácter del sector industrial cartagenero, pues creó grandes ventajas de localización en la ciudad para las industrias de productos derivados del petróleo.

En consecuencia, este trabajo surge de la necesidad de definir el papel jugado por la Refinería de INTERCOL en el proceso de consolidación de un sector industrial en Cartagena, a sabiendas de que esta ciudad alcanzó importantes niveles de industrialización que le permitieron convertirse en uno de los principales centros industriales del país durante buena parte del siglo XX. El desarrollo industrial de Cartagena ha sido tema de interés para diversos autores, entre los cuales cabe destacar a Adolfo Meisel Roca que, en su artículo titulado "Cartagena, 1900-1950: a remolque de la economía nacional", se interesa por analizar la actividad portuaria como factor clave en el progreso económico de la ciudad; junto a lo anterior el autor destaca el primer cuarto del siglo XX como un "periodo dorado" para Cartagena puesto que el establecimiento de fábricas como la Sugar Refining Co. (Sincerín), la Cartagena Oil Refining Co. y el Packing House de Coveñas consolidaron el impulso dado por Rafael Núñez a la industria durante el siglo XIX.

Otro estudio que debe incluirse en este breve balance es el de Javier Báez Ramírez denominado "La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: diversificación y rezago"; en este trabajo el autor intenta construir y analizar una visión de la evolución de la economía de Cartagena desde el año de 1950, a partir del estudio del carácter del desarrollo de la ciudad en la última mitad del siglo XX con relación a otros centros urbanos del país. La principal conclusión de este trabajo se refiere al hecho de que, durante este periodo, la economía de Cartagena no ha tenido la dinámica suficiente para elevar el bienestar de su población, puesto que en relación con la industria el sector manufacturero no generaba los empleos suficientes y había perdido importancia en la economía local y nacional al tiempo que mostraba débiles encadenamientos con su área de influencia y con el resto de la economía de la ciudad.

En este pequeño balance no puede dejar de incluirse el trabajo de María Teresa Ripoll, titulado "Desarrollo Industrial y cultura empresarial en Cartagena: la Andian National Corporation y la Refinería de Mamonal, 1920-2000", que constituye un intento de análisis de la importancia que revistió para el sector industrial de la ciudad la construcción de una refinería en el área de Mamonal. En este estudio se alude al despegue económico experimentado por la ciudad a partir de la instalación de algunas empresas como la International Petroleum Company, que a juicio de la autora significó un avance en la



conformación de un complejo industrial cuyo influjo es evidente es la sociedad cartagenera.

Capítulo I

El país y la ciudad: aspectos básicos del desarrollo industrial

La Revolución Industrial puede ser concebida como el proceso de evolución que conduce a una sociedad desde una economía agrícola tradicional hasta otra caracterizada por procesos de producción mecanizados para fabricar bienes a gran escala. Vale la pena destacar que las transformaciones que esta revolución genera alteran definitivamente las estructuras sociales, culturales, políticas y económicas previamente establecidas en cualquier sociedad²¹.

El papel de la industria como motor de desarrollo ha sido ampliamente cuestionado. Desde la década de los treinta del siglo pasado comenzaron a adoptarse en los países de América Latina medidas proteccionistas en defensa de la industria naciente, con el objetivo de reducir la dependencia de los países de mayor desarrollo, de fomentar la configuración de un mercado interno y de expandir la base productiva que aun reposaba sobre un reducido sector agro-exportador. A partir del periodo de la posguerra se decidió la adopción del Modelo de Sustitución de Importaciones en América Latina²², con el propósito de avanzar en la profundización y diversificación de la base industrial y así

²¹ Para una mayor comprensión del tema consúltese: HOBBSAWN, Eric J. *En torno a los orígenes de la Revolución Industrial*. México, Siglo XXI Editores, 1971.

²² El Modelo de Sustitución de Importaciones, alude al "proceso para la promoción del desarrollo económico que tiene su origen en dificultades exteriores que se le presentan a la economía". Su fomento corre a cargo de los poderes públicos cuyos objetivos generales lo constituyen el desarrollo acelerado del sector manufacturero, en particular, y del sector industrial, en general, especialmente desde la perspectiva comercial. Es válido aclarar que esta política tiene lugar en el marco de una fuerte protección arancelaria cuyo fin es el fomento de la producción nacional. Para ampliar este concepto léase. MUNS Albuixech, Joaquín. *Industrialización y crecimiento de los países en desarrollo*. Barcelona, Editorial Ariel, 1972. Pág. 76.

sostener e incrementar los niveles de vida de una población en constante crecimiento.

El Modelo de Sustitución de Importaciones, aplicado como estrategia de desarrollo predominante en América Latina desde los años cincuenta hasta los ochenta, fue mucho más que una política gubernamental. De modo gradual se fueron incorporando al modelo un conjunto perfectamente coherente de conductas, preceptos y prácticas en el ámbito de los diferentes agentes económicos (empresas, trabajadores, gobiernos), así como de políticas y organizaciones que se reforzaban mutuamente. El país no fue ajeno a esta tendencia generalizada.

Una de las características más sobresalientes del proceso industrial en Colombia fue su rápido desarrollo, aunque tardío con respecto a otros países de la región como Argentina, Brasil, Chile y México. En efecto, antes de la Segunda Guerra Mundial, la industria estaba en un nivel muy inferior de desarrollo y la preeminencia del sector agropecuario era mayor que en otros países latinoamericanos²³. El periodo de la posguerra ofreció una coyuntura favorable a la dinámica industrial basada en la Sustitución de Importaciones de Bienes de Consumo no durable; de este modo, el proceso de desarrollo industrial se acompañó de una creciente urbanización que configuró grandes

²³ J. MUNS. Pág. 48.



centros de concentración poblacional y, en consecuencia, modificó los hábitos de consumo.

Al mismo tiempo, la configuración de un creciente proceso de concentración y centralización del capital dio lugar a la formación temprana de estructuras productivas claramente oligopólicas, proceso al que se sumaría la inversión extranjera que desde entonces adquirió una importancia notable en el desarrollo industrial²⁴. Sin embargo, se debe señalar que estas transformaciones no se sucedieron en un "continuum", por lo que se deben diferenciar los principales sub-periodos (1945-1958; 1958-1968; 1968-1975)²⁵. A partir de la posguerra estos cambios socio- económicos hicieron necesaria una intervención estatal más activa, puesto que la urbanización acelerada dislocó las bases del sistema político y debilitó la organización de las sociedades agrarias, y, al mismo tiempo, la puesta en práctica de una política económica que le fuera favorable.

En consecuencia, si bien todas las actividades económicas experimentaron incrementos sustanciales en la producción, será el sector industrial el que en poco más de un quinquenio duplicará sus niveles de producción. Así, la estructura económica se modificó notablemente en estos años y el país dejó de ser fundamentalmente agrario para orientarse hacia las actividades urbanas; la

²⁴ GARCÍA, Antonio. *La crisis estructural de Colombia*. México, Cuadernos Americanos, 1961. Pág. 115.

²⁵ Esta periodización es compartida por: Gabriel MISAS Arango. *Empresas multinacionales y Pacto Andino*. Bogotá, Editorial Oveja Negra, 1983. Pág. 70; y por Jesús Antonio BEJARANO Ávila. "Industrialización y política económica, 1950-1976". En: Mario ARRUBLA (ED.). *Colombia hoy*. Bogotá, Siglo XXI Editores, 1990. Págs. 50-71.

consecuencia de este suceso será la creciente localización de la población en áreas urbanas, sobre las que descansará esencialmente la responsabilidad de la absorción del empleo²⁶. En ningún otro periodo fue tan visible la preeminencia del sector industrial como sector líder de la economía; por ello, las altas tasas de crecimiento mostradas por el sector, que indujeron un proceso de industrialización dinámico, les dieron la razón a quienes sostuvieron la validez del modelo sustitutivo²⁷.

Uno de los sucesos que más incidió en el desarrollo económico del país lo constituyó la llegada de compañías extranjeras y, como resultado de ello, la ingerencia de capital externo en el sector industrial; a juicio de Jesús Antonio Bejarano, la inversión extranjera fue un factor necesario para conducir a Colombia por la ruta de la modernización²⁸. Al iniciarse los años veinte, la historia del país se transformó por la confluencia de varios factores que permitieron superar por algunos años la tradicional escasez de recursos externos para la financiación de obras públicas. Dentro del conjunto de estos factores cabe destacar el mejoramiento de la relación de precios de intercambio, la ampliación notable del financiamiento externo y la llegada de recursos provenientes de la indemnización de Panamá. Estos factores dieron

²⁶ BEJARANO, Jesús Antonio. "La economía colombiana entre 1946-1958". En: Álvaro TIRADO (ED.). **Nueva Historia de Colombia**. Tomo V. Bogotá, Editorial Planeta, 1989. Pág. 126.

²⁷ GAVIRIA, Juan Felipe. "La economía colombiana, 1958-1970". En: A. TIRADO. **Nueva Historia de Colombia**. Tomo V. Bogotá, Editorial Planeta, 1989. Pág. 163.

²⁸ BEJARANO, Jesús Antonio. "La economía colombiana entre 1922-1929". En: A. TIRADO. **Nueva Historia de Colombia**. Tomo V. Bogotá, Editorial Planeta, 1989. Pág. 51- 76.

lugar a una mayor capacidad de gasto público y de importaciones, aspectos que constituyen las bases de la expansión económica.

De este modo, durante el lapso transcurrido entre 1922- 1929, el orden económico heredado del periodo decimonónico empezó a resquebrajarse frente al impulso de un crecimiento nunca antes experimentado. A partir de entonces todo se transformó: el orden social tradicional, cuyo fundamento había sido hasta ese momento un régimen hacendil técnicamente atrasado y socialmente agresivo con la fuerza de trabajo; la industria, que tenía en el sector textil su "mejor" exponente; y, por supuesto, el prolongado aislamiento inter-regional sacudido, ahora, por el ímpetu de la obras públicas²⁹.

En opinión de Bejarano, resulta evidente que a lo largo del proceso de endeudamiento que se vivió entre 1925- 1928, desempeñaron un papel fundamental (además de los factores antes mencionados) el trabajo realizado por la misión encabezada por Edwin Walter Kemmerer, en 1923, encargada de reorganizar las finanzas nacionales, y el auge financiero norteamericano que amplió y reorientó buena parte del crédito hacia América Latina. Merced a estos capitales las finanzas nacionales, departamentales y municipales, gozaron de un amplio margen para emprender o continuar las inversiones públicas que la economía demandaba de tiempo atrás³⁰.

²⁹ Ibid. Pág. 60

³⁰ Ibid. Pág. 52.

Como resultado de ello el incremento en las inversiones públicas se encaminó principalmente hacia el desarrollo de la infraestructura de transporte, así como a la sustancial mejora en la capacidad importadora del país. Fue, precisamente, el desarrollo de las vías de comunicación lo que aceleró los cambios más significativos, pues la principal limitación de la economía nacional era la ausencia de un sistema articulado de transporte que permitiera superar la dispersión y fragmentación de los mercados locales. La carestía de los fletes, las dificultades para la importación de maquinaria, el aislamiento del país y de las regiones entre sí, constituían apenas una lista parcial de los factores que entorpecían el desarrollo y hacían necesaria la presencia de ferrocarriles³¹.

En lo que concierne al desarrollo industrial es necesario señalar que el país hacia los años veinte experimentaba un retraso, en términos comparativos, con respecto a otras regiones del continente: hacia 1925, la industria sólo representaba el 10 % del producto nacional, situación asociada en gran medida a la escasez de recursos en moneda extranjera que obstaculizaba la dotación de maquinaria y equipo³². En este estado de cosas, la certeza de que sólo la ayuda externa podía acelerar el desarrollo económico del país permitió el mejoramiento de la situación: entonces, el Estado empezó a modificar su accionar adecuando los instrumentos necesarios para administrar la bonanza y,

³¹ Para conocer aspectos claves del desarrollo del transporte ferroviario en el país, léase: Alfredo BATEMÁN. **Historia de los ferrocarriles de Colombia**. Bogotá, Sociedad Colombiana de Ingenieros; Página Maestra Editores, 2005; Belisario BETANCOURT. **El tren y sus gentes: los ferrocarriles en Colombia**. Santafe de Bogotá, El Navegante Editores, 1995; Thomas FISCHER. **El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera**. Bogotá, Universidad de los Andes, 2001; Alfredo ORTEGA. **Ferrocarriles colombianos: resumen histórico**. Bogotá, Imprenta Nacional, 1920-1923.

³² J. BEJARANO. "La economía colombiana entre 1922-1929". Pág. 61.

en consecuencia, conducir al país por el poco conocido camino de la Modernización.

Así las cosas, la Modernización³³ concebida como “el proceso de mutación del orden social inducido por las transformaciones derivadas del desarrollo de la ciencia y la técnica”, complementó el proceso de cambio de las relaciones que se estructuraron alrededor de la interacción de los aspectos socio-políticos y económicos que acompañaron la dinámica supuesta por el proceso industrializador³⁴. Las nuevas relaciones surgidas a raíz de este proceso, la importancia de la tecnología y, en consecuencia, los cambios de las políticas de desarrollo económico fueron el reflejo de que la dinámica industrial se “organizó” en función de la capacidad del crecimiento progresivo de la base material de la sociedad³⁵.

No obstante, el periodo comprendido entre mediados de 1928 y mediados de 1933 sirvió de marco a una de las crisis económicas más trascendentales sufridas por el país, cuyos orígenes más inmediatos fueron el descenso en el precio internacional del café y la significativa reducción del crédito externo³⁶.

Como resultado de esta crisis colapsaron las actividades financieras, bursátiles

³³ CORREDOR Martínez, Consuelo. *Los límites...* Pág. 54; FURTADO, Celso. *El desarrollo económico: un mito*. México, Siglo XXI Editores, 1975; MELO, Jorge Orlando. *Predecir el pasado: ensayos de historia de Colombia*. Bogotá, Fundación Simón y Lola Guberek, 1992; BLACK, Caryl. “Dinámica de la modernización”. En: Jesús FERRO Bayona (comp.). *Formación y desarrollo social*. Barranquilla, Universidad del Norte, 1995. Pág. 22- 35.

³⁴ RIBEIRO, Darcy. *El proceso civilizatorio*. La Habana, Instituto Cubano del Libro, 1993. Pág. 45.

³⁵ CROSS, Nigel et al. *Diseñando el futuro: tecnología y sociedad*. Inglaterra, The Open University, 1975; edición castellana, 1980. Pág. 33.

³⁶ POSADA, Carlos Esteban. “La gran crisis estructural en Colombia: el periodo 1928-1933”. En: A. TIRADO (ED). *Nueva Historia de Colombia*. Tomo V. Bogotá, Editorial Planeta, 1989. Pág. 77-102.

y de compra- venta de propiedad raíz en las principales ciudades de Colombia y se suspendieron las obras públicas por causa del agotamiento de la financiación externa. Durante este periodo la política económica, en sus tres dimensiones (fiscal, monetaria y aduanera) estuvo dominada por un esquema librecambista³⁷.

Sin embargo, antes de finalizar este periodo se hicieron presentes aún en el marco de la crisis algunos elementos que favorecieron la recuperación económica del país. El Estado le dio un nuevo sentido a su política económica y los sectores agrícola e industrial resultaron ampliamente favorecidos reiniciando la expansión de su producción; a su vez, la inversión en mejoras de las capacidades productivas le dio bases firmes al "nuevo modelo" de desarrollo que emergió de la crisis: crecimiento económico e industrialización en las exportaciones de café y en la sustitución de importaciones³⁸.

Por su parte, la inversión extranjera no fue ajena a este proceso de industrialización, especialmente en un contexto en el que el desarrollo requirió la presencia de una complejidad tecnológica creciente y los incrementos en los flujos de inversión en la industria estuvieron vinculados a las necesidades tecnológicas de los nuevos desarrollos industriales. Para el caso del Caribe colombiano, la presencia de inversionistas norteamericanos después de la

³⁷ Consúltese: OCAMPO, José Antonio. *Colombia y la economía mundial, 1830-1910*. Bogotá, Siglo XXI Editores, 1984, y: *Crisis mundial, protección e industrialización: ensayos de historia económica colombiana*. Bogotá, CEREC- FESCOL, 1984.

³⁸ C. POSADA. "La gran crisis...". Pág. 101.

Primera Guerra Mundial se hizo más notoria: durante los años veinte, y mucho después, hubo gran afluencia de contratistas y empresas norteamericanas involucrados en la construcción de obras de infraestructura portuaria, de nuevas urbanizaciones y, por supuesto, en la explotación de recursos energéticos.

Así, llegaron las primeras compañías petroleras norteamericanas al país y la magnitud del capital comprometido, así como la novedad de la tecnología utilizada produjeron grandes expectativas al interior de la Nación. Según María Teresa Ripoll, la estrategia de las compañías se sustentó en la conservación de una integración vertical de la industria en sus etapas de exploración, explotación, transporte, refinación y comercialización: eso fue lo que hizo en el país la Standard Oil Company entre 1919- 1973, a través de sus filiales Tropical Oil Company, Andian National Corporation e International Petroleum Ltd, generando en este proceso, de más de medio siglo, profundas transformaciones en el Estado y la sociedad colombiana³⁹.

La historia de la refinación en Colombia se confunde en el tiempo con la de la exploración petrolera y con la vida de los primeros petroleros. En 1905 el general Virgilio Barco Martínez instaló por cuenta de la denominada Concesión Barco una pequeñísima planta, de la cual obtenía aceite para el alumbrado. De este modo, el primer y casi único uso del petróleo durante los primeros años

³⁹ RIPOLL, María Teresa y Javier BÁEZ Ramírez. *Desarrollo Industrial y cultura empresarial en Cartagena: la Andian National Corporation y la Refinería de Mamonal, 1920- 2000*. Bogotá, Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2000. Pág. 7.

de la "industria" de extracción del crudo fue la producción de kerosén para el alumbrado público y privado. No obstante, durante este periodo, hubo intentos de comercialización y refinación sin un posterior desarrollo comercial, toda vez que la ausencia de un mercado local para los derivados del petróleo fue el común denominador de la situación colombiana en los albores de la industria petrolera mundial; esta situación se prolongó hasta la segunda década del siglo XX, fecha en la que se empezó a conformar un modesto parque automotor en el país⁴⁰.

La producción masiva de automóviles iniciada por Henry Ford, con su famoso modelo T, modificó sustancialmente la estructura de la demanda de productos refinados concentrándola en la gasolina, en detrimento del kerosén. Por tal motivo, la demanda de petróleo y sus refinados se generó primero en el Caribe, pues resultaba barato el alumbrado con kerosén importado; pero con el crecimiento del parque automotor, la demanda de refinados creció mucho más rápido en el interior del país, cuyo desarrollo económico fue mucho más dinámico⁴¹.

⁴⁰ Es ampliamente conocido que el motor de explosión fue el dispositivo que en el curso de los años constituyó un factor determinante del crecimiento de la demanda por petróleo. En Colombia, la situación presenta algún rezago en relación con la evolución mundial, pues sólo hasta la segunda década del siglo XX empezaron a importarse los primeros automóviles; la razón de esto tiene explicación en la lenta evolución de un sistema de transporte que primero se hizo a "lomo de indio" y luego pasó al poco práctico sistema de "lomo de mula". La posterior evolución condujo a la construcción de una precaria red de ferrocarril que, en ocasiones, conectaba centros de no producción con centros de no consumo, pues su objetivo era el de servir de medio para desarrollar regiones; a su vez, la situación montañosa del país dificultó la construcción de caminos para el tránsito de los carruajes tirados por caballos. En casi todos los países, estos carretables fueron los precursores de la red vial, y los coches los antecesores de los automóviles movidos con motor de explosión. Ver: ISAZA, José Fernando y Luís Eduardo SALCEDO. *Sucedió en la Costa Atlántica: los albores de la industria petrolera en Colombia*. Bogotá, El Áncora Editores, 1991. Pág. 160.

⁴¹ *Ibid.* Pág. 162.

Es válido señalar que, la actividad exploratoria en la región costera iniciada en el último tercio del siglo XIX había mostrado un fuerte desbalance entre un gran entusiasmo y unos pobres resultados; la industria petrolera mundial se iba orientando más hacia las actividades de refinación y transporte y menos hacia la producción, puesto que la escasa demanda por el petróleo y la abundante sobreproducción de crudo habían deprimido los precios. Con tal incertidumbre de precios y de mercado se realizaron en el Sinú las primeras exploraciones de petróleo; empresarios de la talla de Diego Martínez no estuvieron ajenos a la evolución que estaba sufriendo la industria petrolera a escala mundial⁴².

Dicha circunstancia lo llevó a la búsqueda de la integración vertical (producción- refinación- mercadeo), y en 1908 Diego Martínez construyó con capitales nacionales la Cartagena Oil Refining Company: el 1 de abril de 1909 se inauguró la Refinería de Cartagena con una capacidad de refinación de 400 barriles diarios, que permitieron sustituir totalmente las importaciones de kerosén del país⁴³. El parque automotor, gracias al suministro de gasolina, bencina y lubricantes, podía contar con abastecimiento interno procurado por la refinería de la ciudad heroica, aunque había que importar el crudo de los Estados Unidos y del Caribe⁴⁴.

⁴² *Ibíd.* Pág. 162.

⁴³ *Ibíd.* Pág. 163.

⁴⁴ *Ibíd.* Pág. 165.

Un año después de su inauguración, la planta industrial de la **CORC** comenzó a operar. Para comprometer los urgentes recursos que demandaba la construcción de la refinería, los inversionistas nacionales le exigieron al gobierno garantías orientadas a la protección del mercado y el gobierno, a su vez, exigió unos montos mínimos de inversión y unas obligaciones de transferencia de tecnología. El mutuo acuerdo se plasmó en el contrato firmado, en 1905, que recogió la filosofía proteccionista del gobierno de Rafael Reyes y su visión sobre el papel modernizador que debía suponer la inversión privada en sectores tecnológicamente avanzados⁴⁵.

1.1. Cartagena y el petróleo

Es innegable que el petróleo constituye hoy en día el motor de la economía colombiana por ser el principal generador de renta externa por encima del café, nuestro producto tradicional de exportación, y por ser la fuente principal de rentas para las regiones, bien a título de regalías por su explotación o, bien, por contribuciones fiscales en las distintas fases de su proceso. La industria petrolera, sin embargo, sufrió a lo largo del siglo XX una serie de dificultades: unas, propias del arduo trabajo para encontrar petróleo y, otras, de carácter jurídico, político, económico y de orden público. No puede olvidarse que desde la segunda mitad del siglo XX la industria de hidrocarburos, en su fase de

⁴⁵ *Ibíd.* Pág. 166

transporte, ha sufrido numerosos ataques perpetrados por los grupos que actúan al margen de la ley⁴⁶.

Para la época en que empezó a desarrollarse, lo que se ha denominado la fase costeña de la industria petrolera se expidió el decreto 34, por el cual se confirió al Poder Ejecutivo autorización para otorgar privilegios en la construcción de canales, explotación del lecho de los ríos y canteras, depósitos de asfalto y aceites minerales. Este decreto fue ratificado por la ley 6 del mismo año, bajo cuya vigencia se otorgó a Roberto de Mares una concesión para la explotación de yacimientos de petróleo en las áreas de Carare y Opón; también en este año, el gobierno concedió permiso para explotar fuentes de petróleo en el actual departamento de Norte de Santander a Virgilio Barco. Con el paso del tiempo, en la primera de estas dos concesiones se descubrió el campo Cira-Infantas, que tras sucesivos traspasos quedó en manos de la Tropical Oil Company, filial de la Standard Oil de New Jersey⁴⁷. Finalmente, luego de numerosas disputas legales, esta concesión se revirtió al Estado en el año de 1951 siendo manejada por la compañía petrolera creada por el gobierno años atrás para este propósito, ECOPETROL⁴⁸.

Después de la firma de las concesiones de 1905, el país se preocupó por encontrar un marco legal propicio para el desarrollo de la industria petrolera.

⁴⁶ *Ibíd.* Pág. 60.

⁴⁷ MAYORGA García, Fernando. "La industria petrolera en Colombia". En: *Revista Credencial Historia*. Bogotá, Banco de la República, Edición 151, julio de 2002. Pág. 14.

⁴⁸ *Ibíd.* Pág. 11.

Esta situación planteó dificultades toda vez que la disputa con Estados Unidos con motivo de la pérdida de Panamá generó numerosas controversias sobre la presencia de compañías de ese país en el nuestro y, en consecuencia, dificultades para adoptar normas que resolvieran las regulaciones que, expedidas en la década del veinte, no pusieron punto final al problema. De esta manera, en 1928 empezó a discutirse lo que luego sería la ley 37 de 1931, merced a la cual se comenzó a definir el marco jurídico del desarrollo de la industria petrolera⁴⁹.

En este contexto jurídico no se acogió la proposición que le concedía al Estado la posibilidad de explotar el recurso, sino que se optó por la figura de la concesión, que implicó la llegada al país de algunas de las compañías petroleras más importantes a nivel mundial. Este contrato de concesión, que hacía partícipe al Estado de las regalías y de los cánones superficiales, suponía la evasión de una serie de trámites gubernamentales y la posibilidad de congelamiento de áreas sin la necesidad de ejecutar trabajos exploratorios y sin la ingerencia de los organismos estatales en la programación y ejecución de las obras industriales⁵⁰.

En este estado de cosas, desde la década de 1920, se empezó a hablar de la posibilidad de instalar un oleoducto hasta Cartagena. El presidente Pedro Nel Ospina informó al Congreso, en 1923, que las negociaciones para construir

⁴⁹ *Ibíd.* Pág. 14.

⁵⁰ TOVAR Duarte, Alberto et al. "La contratación petrolera en Colombia". En: *ECOPETROL. El petróleo en Colombia*. Bogotá, Empresa Colombiana de Petróleos, 2001. Pág. 104.

una obra de esta magnitud (paralela al curso del río Magdalena) se encontraban adelantadas. Fue así como en octubre de ese mismo año la Andian National Corporation (compañía canadiense con sede en Toronto) firmó un contrato con el gobierno nacional cuyo objetivo era la construcción de un oleoducto que transportaría petróleo desde el campo de las Infantas (Santander) hasta la Bahía de Cartagena, en el sitio denominado Mamonal. Así quedaron registrados, años después, en la Gaceta Departamental, apartes de este suceso:

Memorial y Resolución,

Señor Ministro de Industrias- en la ciudad el artículo 31 del contrato que para la construcción de un oleoducto fue suscrito, con fecha 1 de octubre de 1923, entre el Gobierno de Colombia y La Andian National Corporation dice así:

La presente concesión podrá ser traspasada o cedida pero sólo con autorización del gobierno, y en ningún caso un gobierno extranjero será aceptado como cesionario o admitido como socio de la empresa.

En cumplimiento de esta obligación, la compañía se compromete a consignar en sus estatutos una disposición que declare nula e ineficaz el traspaso de sus acciones a gobierno distinto al de Colombia. Como vuestra señoría lo sabe, por haber sido este punto materia de algunas consideraciones cruzadas entre Vuestra Señoría y la oficina de La Andian en esta ciudad, el 9 de enero de 1925, fueron retomados los estatutos de la compañía en el sentido que se contempló en el artículo 31.

La Andian National Corporation Limited, ha dado cumplimiento al inciso 2º del artículo 31 del contrato celebrado con el Gobierno Nacional, el 1 de octubre de 1923, sobre construcción de un oleoducto público en la forma en que queda indicada⁵¹.

Aunque la cantidad de petróleo que se extraía no justificaba la apresurada instalación de varios kilómetros de tubería, la importancia concedida a este proyecto por parte del Gobierno Nacional hizo posible la realización de los estudios necesarios y la ejecución de los trabajos en Mamonal, sobre la Bahía

⁵¹ ARCHIVO HISTÓRICO DE CARTAGENA. Gaceta Departamental, enero 10 de 1930. Pág. 2

de Cartagena, al frente de Bocachica, con la instalación de una tubería de acero que pasaría por Turbana y luego por Mahates, atravesando el Canal del Dique hasta llegar al río Magdalena⁵². Llegada a este punto, la tubería del oleoducto seguiría el curso del río atravesando la orilla oriental cerca de Tenerife y, finalmente, llegaría hasta la estación de bombeo de Galán, vecina de Barrancabermeja; a lo largo de este recorrido, el oleoducto tenía un total de ocho estaciones de bombeo, cada una de las cuales tenía dos tanques cilíndricos con capacidad para 31.000 barriles (con excepción de la estación de Galán cuyos tanques almacenaban 55.000 barriles y la de Mamonal, cuyos tanques podían almacenar 80.000 barriles), distribuidos en todo el trayecto de la línea cuya longitud total, incluyendo la derivación, era de aproximadamente 556.6 Kilómetros⁵³. (Ver tabla 2)

Tabla 2. Estaciones del oleoducto en 1926

Estaciones	Altitud (Mts.)	Distancia entre estaciones (Km.)
MAMONAL	3.41	
BARRANCABERMEJA	7.92	68.9
PLATO	16.40	66.2
SANTANA	21.82	67.5
NEGRITAS	21.4	66.
CASTILLA	34.4	61.0
PUERTO MOSQUITO	38.4	62.8
CHINGALÉ	48.6	59.8
GALÁN	72.5	74.9

Fuente: ARCHIVO HISTÓRICO DE CARTAGENA. El Porvenir, junio 3 de 1927. Pág. 3.

⁵² T. NICHOLLS. *Tres puertos...* Pág. 250.

⁵³ *Ibid.* Pág. 251.

El oleoducto Barrancabermeja- Cartagena, fue inaugurado el 1 de julio de 1926 y tres días después zarpó del puerto de Cartagena el primer barco petrolero con una carga de aproximadamente 87.000 barriles de "oro negro"; el presidente Pedro Nel Ospina declaró que la terminación del oleoducto constituía uno de los acontecimientos más importantes para la historia de Colombia en ese año. De este modo, entre finales de 1920 y comienzos de 1930, la actividad de la ANDIAN en Cartagena se hizo sentir en múltiples campos, contribuyendo con la reanimación de la vida económica de la pequeña ciudad, de tal suerte que el de 1925-1932 fue su "periodo dorado", toda vez que esta multinacional se erigió como artífice de algunas obras de infraestructura como la carretera Cartagena- Mamonal-Pasacaballos, el Hospital de la ANDIAN en Buena Vista, entre otras⁵⁴.

No obstante las ventajas de infraestructura obtenidas con la presencia de la ANDIAN en la ciudad, algunos autores hacen referencia a la poca evolución de las rentas fiscales del municipio y del departamento durante el periodo de operaciones de esta empresa norteamericana; a este respecto María Teresa Ripoll y Javier Báez afirman que ello se debió a que, en sus inicios, el contrato del oleoducto en su artículo 14 eximió a esta compañía del "pago de todo impuesto departamental o municipal, directo o indirecto, de cualquier clase que sea, tanto en el transporte de la maquinaria como en los impuestos fluviales",

⁵⁴ H. CALVO. *Cartagena...* Pág. 38.

situación merced a la cual se privó al Departamento de ventajas fiscales⁵⁵. En el año de 1931, el Gobernador de Bolívar reclamó una mayor participación del departamento en la recepción de regalías al Ministro de Hacienda de la época, Esteban Jaramillo, quien respondió dicha demanda afirmando que: "la renta del petróleo no le causaba al departamento de Bolívar, por que sin el petróleo que se extrae de Santander el oleoducto no dejaría utilidad alguna"⁵⁶.

Al mismo tiempo, la elección de Cartagena como el principal puerto exportador de petróleo de Colombia no representó para la ciudad la transformación de su situación fiscal, puesto que el petróleo exportado y transportado por la ANDIAN desde Santander hasta Cartagena pertenecía a la compañía extranjera, así como el valor agregado producido en cada una de las etapas de producción y transporte, capitalizado por esta empresa y remitido al exterior. En estas circunstancias, las excesivas ventajas fiscales que se otorgaron a las compañías extranjeras, incrementadas aún más a mediados de siglo, disminuyeron el porcentaje de participación del Estado en la industria petrolera⁵⁷.

La administración de Miguel Abadía Méndez (1926-1930), presenció un cambio gradual en el poderío del partido conservador predominante en el gobierno nacional desde fines del siglo XIX. En esta coyuntura el Ministro de Industria, José Antonio Montalvo, adelantó una campaña dirigida a transformar la política

⁵⁵ M. T. RIPOLL y J. BÁEZ. *Desarrollo industrial...* Pág. 50.

⁵⁶ ARCHIVO HISTÓRICO DE CARTAGENA. *Diario Oficial* # 22238, marzo 15 de 1963. Pág. 3.

⁵⁷ M. T. RIPOLL. *Desarrollo industrial...* Pág. 51.

petrolera colombiana y a rescatar la Concesión Barco de manos de la Gulf Oil Company, con los objetivos finales de recobrar la popularidad del partido conservador y de incrementar las entradas percibidas por concepto del yacimiento de Barrancabermeja, para así poder financiar obras públicas. Para lograr esto último, Montalvo inició una campaña de nacionalización del petróleo, gracias a la cual fue evidente la necesidad de establecer compañías "semioficiales" de exploración, así como una refinería estatal capaz de procesar el crudo de las regalías⁵⁸.

En este estado de cosas, Montalvo creyó necesaria la expedición de normas que permitieron implementar una política de participación estatal en las operaciones petroleras. Entonces se presentó un proyecto de ley de emergencia petrolera, que otorgaba al gobierno poderes ilimitados hasta tanto se estudiara y redactara un proyecto de ley definitivo. En razón de ello se expidió, en 1928, un decreto en el cual se especificaba la implementación del proyecto de Ley de Emergencia Petrolera de noviembre de 1927⁵⁹. La campaña de Montalvo había creado conciencia de la gran riqueza que representaban los depósitos petrolíferos del país, al tiempo que se encargaba de mantener la Concesión Barco fuera del alcance de las compañías petroleras, debido a que dicha concesión fue declarada nula e inválida por el gobierno colombiano en el año de 1926. Sin embargo, poco después, debido a

⁵⁸ DE LA PEDRAJA Tomán, René. *Petróleo, electricidad, carbón y política en Colombia*. Bogotá, El Áncora Editores, 1993. Pág. 64.

⁵⁹ *Ibíd.* Pág. 28.

estrategias como la suspensión del crédito externo de Colombia desde New York, esta concesión fue revertida a la multinacional Gulf Oil Company⁶⁰.

El retorno del partido liberal al poder, por primera vez en el siglo XX, significó una transformación en la historia de Colombia y en la política petrolera debido a que, a diferencia del partido conservador, los liberales no "necesitaban" de las regalías del petróleo para mantenerse en el poder. Así las cosas, la administración de Enrique Olaya Herrera se encargó de forjar una alianza entre las compañías petroleras estadounidenses y la clase dirigente colombiana, resolviendo el asunto de la Concesión Barco a satisfacción de los intereses norteamericanos, y a pesar de varios intentos por asegurar ajustes entre 1932 y 1940, la alianza con las compañías extranjeras permaneció firme⁶¹.

La década de 1940 enfrentó a esta alianza con un gran reto, puesto que cuando México demostró que la nacionalización del petróleo y una compañía del ramo eran alternativas factibles, la clase dirigente colombiana se vio obligada a reconsiderar muchas de sus presuposiciones. Como resultado, en mayo de 1940, el gobierno colombiano creó el Ministerio de Minas y Petróleo, que desde 1942 comenzó a presionar incesantemente para la creación de una Compañía Nacional de Petróleos de propiedad exclusiva del Estado colombiano. En 1946, el partido conservador regresó al poder, pero ello no significó un cambio alguno en la política petrolera, pues la tradición a favor de

⁶⁰ *Ibíd.* Pág. 38.

⁶¹ *Ibíd.* Pág. 36.

un Estado fuerte defendida por este partido permitió al Ministerio de Minas y Petróleo continuar con su propuesta para la creación de dicha compañía. En septiembre de 1947, el proyecto de ley emitido para la creación de una empresa estatal de petróleos fue aprobado por la Cámara de Representantes⁶².

Este proyecto se convirtió en la Ley 165 de 1948 y al tiempo que prescribía la creación de una compañía estatal, permitía a los inversionistas privados o extranjeros participar con aportes de capital que no excedieran el 49 % del capital total invertido. El año de 1950 vio finalizar el periodo presidencial de Mariano Ospina Pérez, que dejó la decisión de crear la Empresa Colombiana de Petróleos, ECOPETROL, en manos del próximo presidente conservador Laureano Gómez⁶³.

Para el desarrollo de la primera etapa del proyecto ECOPETROL se celebró un contrato con la Exxon Research and Engineering Company que, además de elaborar todo el diseño de proceso de las plantas de crudo y ruptura catalítica⁶⁴, ofreció explotar los yacimientos de Barrancabermeja, logrando acordar con el gobierno, en diciembre de 1950, el sostenimiento de la refinería durante diez años a partir de la fecha de reversión de la Concesión (en agosto de 1951) y el financiamiento externo para la expansión de dicha refinería. La construcción de la nueva planta fue iniciada en 1952 y terminada en 1954; su capacidad se incrementó de 16.000 a 35.000 barriles por día y por primera

⁶² *Ibíd.* Pág. 18.

⁶³ *Ibíd.* Pág. 20.

⁶⁴ M.T. RIPOLL. *Desarrollo industrial...* Pág. 76.

vez en su historia Barrancabermeja produjo combustible para aviación, atendiendo la totalidad de la demanda doméstica, percatándose de que estaba en condiciones de refinar el 77 % de la gasolina vendida en Colombia⁶⁵.

Sin embargo, el aumento en el consumo pronto mostró que la expansión había sido excesivamente pequeña, y gradualmente el gobierno colombiano advirtió que la International Petroleum Company (INTERCOL, filial de la Standard Oil Company) había recomendado deliberadamente una expansión reducida de la planta de Barrancabermeja para justificar la construcción de otra refinería en Cartagena. Cuando los informes de utilidades correspondientes a los años 1952-1953 fueron recibidos, ECOPETROL disponía de fondos necesarios para construir una refinería por su cuenta. No obstante, ya estaba comprometida con el pago de los intereses de los empréstitos vigentes, con lo cual disminuía considerablemente su acumulación de capital. A pesar de la estrategia utilizada por INTERCOL para la creación de una segunda refinería y de las ganancias que la compañía estatal dejó de percibir al no participar en el proyecto, su establecimiento se convirtió en uno de los factores de crecimiento económico más importantes para Cartagena⁶⁶.

La llegada de la INTERCOL a la ciudad implicó el éxodo de otra empresa petrolera, la ANDIAN. Así reseñó el diario "El Figaro" este suceso:

"Sensible pérdida. La liquidación de la ANDIAN:

⁶⁵ R. DE LA PEDRAJA. *Petróleo, electricidad...* Pág. 78.

⁶⁶ M.T. RIPOLL. *Desarrollo industrial...* Pág. 56.

BIBLIOTECA PENARAZ DE BARRANCABERMEJA
UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

De fuentes absolutamente fidedignas, hemos sabido que en el curso de unos pocos meses, la Compañía "The Andian National Corporation" será totalmente liquidada y sus activos serán traspasados a otra empresa norteamericana, entendemos que INTERCOL⁶⁷.

De este modo, la nueva refinería fue construida entre 1955-1957, en el área de Mamonal, adyacente al Terminal del oleoducto en virtud de las facilidades portuarias que ofrecía la profundidad de la bahía en la zona; y en medio de una creciente expectativa local confiada en beneficios: generación de energía a través de termoeléctricas, creación de nuevas industrias, aumento de demanda de mano de obra, etc. En diciembre de 1957, se inauguraron las instalaciones de una nueva refinería que abastecería de combustible a la Costa Caribe y Pacífica, y triplicaría la producción de refinados entre 1957 y 1961⁶⁸.

⁶⁷ ARCHIVO HISTÓRICO DE CARTAGENA. *El Figaro*. Cartagena, octubre 20 de 1958. Pág. 4.

⁶⁸ M.T. RIPOLL. *Desarrollo industrial...* Pág. 60.

Capítulo II

INTERCOL: la dinámica de la multinacional

"La International Petroleum Company es una sociedad domiciliada en Canadá, fundada en 1920. Es una de las numerosas subsidiarias de la Standard Oil Company (New Jersey). A pesar de que la International Petroleum Company continúa siendo una sociedad con sede en Canadá, la dirección administrativa de la misma está localizada en Coral Gables (Florida, USA). Desde esta ventajosa localidad, la puerta aérea a Suramérica, guía, dirige y asesora las operaciones en el Perú, Colombia, Venezuela y Ecuador. Bien directamente, ya a través de filiales, la International está comprometida con la industria del petróleo en operaciones de exploración, producción, refinación, transporte y distribución. Hoy en día con un amplio horizonte para la industria petrolera en Suramérica.

La International va adelante en los países donde opera. Tres compañías subsidiarias manejan las varias fases de las operaciones de I. P. C. en Colombia, las cuales ocupan más de 4.500 trabajadores entre hombres y mujeres. Las operaciones de exploración y refinación las realiza la I. P. (Colombia) Limited, más comúnmente conocida como INTERCOL, con oficinas principales en Bogotá. Su mayor esfuerzo está dirigido hacia la búsqueda de nuevos campos de petróleo. INTERCOL es dueña de la refinería de Cartagena la cual tiene una capacidad de tratamiento diario de 26.500 barriles. También opera INTERCOL en virtud de un contrato a largo término la refinería de Barrancabermeja, de propiedad de la Empresa Colombiana de Petróleos.

La Esso Colombia S.A., segunda de las filiales de INTERCOL en Colombia, con oficinas en Bogotá y distritos que tienen sede en la capital de la república, en Medellín, Cali y Barranquilla, distribuye productos derivados del petróleo en todo el territorio nacional. Esta subsidiaria es dueña, además, y opera una flota de barcos y remolcadores para movimiento de productos en el río Magdalena hacia numerosos mercados. La Andian National Corporation es la tercera de las filiales de I. P. C. en Colombia. Es dueña y maneja el oleoducto que partiendo de El Centro (Santander) termina en Mamonal. Por sus líneas se transportan el crudo, el fuel oil de campos petroleros de diversas compañías (Empresa Colombiana de Petróleos, Shell) al Terminal marítimo localizado en las proximidades de la refinería de Cartagena⁶⁹

Entre 1929 y 1946 la mayoría de las corporaciones gigantes que dominaban la economía norteamericana eran empresas orientadas hacia lo interno con operaciones en el exterior. En los tres lustros siguientes se produjo un cambio

⁶⁹ EL UNIVERSAL, diciembre 7 de 1957. Pág. 2.

sustancial: industria tras industria, las compañías norteamericanas fueron descubriendo que sus ganancias de ultramar aumentaban sin cesar, y que los beneficios de la inversión en el exterior eran muy superiores a los que se obtenían en Estados Unidos. A medida que la ganancia del exterior fue aumentando, los márgenes de ganancia de las operaciones internas comenzaron a decaer; esta fue la combinación que dio origen al desarrollo de la empresa multinacional⁷⁰.

La dinámica interna de la propia empresa multinacional, en tanto la penetración de nuevas áreas a través del establecimiento de filiales, no sólo es un método para "deshacerse" del capital excedente, sino una forma de organización que busca la maximización conjunta de la ganancia y no la maximización de las ganancias de cada una de las plantas independientemente consideradas. Ello implica la puesta en marcha de una multinacionalidad operativa con una dirección centralizada; en este sentido, por muchas que sean las subsidiarias diseminadas en diferentes áreas geográficas, todas las operaciones se coordinan centralmente, de tal manera que las filiales no funcionan como empresas independientes que cubren un mercado local sino como empresas cuya actuación se subordina al plan de conjunto de la empresa multinacional y a su estrategia global⁷¹. Este fue el caso de la empresa petrolera INTERCOL.

⁷⁰ BEJARANO, Jesús Antonio. *El capital monopolista y la inversión norteamericana en Colombia*. Bogotá, Editorial La Carreta, 1972. Pág. 33.

⁷¹ *Ibíd.* Pág. 11.

Las inversiones de las corporaciones multinacionales tienden a orientarse no tanto hacia la explotación de materias primas para la exportación como hacia la industria y el dominio del mercado interno de los países "subdesarrollados" y, particularmente, hacia aquellas ramas de la economía caracterizadas por ser las más dinámicas y en las que predominan condiciones monopólicas. En consecuencia, su principal objetivo lo constituye no el impulso de la producción de bienes agrícolas y materias primas, sino la producción de aquellos bienes que la economía norteamericana requiere y son susceptibles de producirse a menor costo en los países "dependientes".

Así, la estrategia de las empresas extranjeras para obtener el dominio interno de la economía de los países subdesarrollados integra en su estructura: en primer lugar, la integración tecnológica de sus empresas, que le permite restringir su accionar a sectores especializados en concurrencia con grupos económicos nacionales dispersos en varios sectores de influencia y en condiciones monopólicas fuertes; en segundo lugar, la penetración en sectores susceptibles de dominio del mercado instalando condiciones de competencia; y, finalmente, la utilización de una técnica general avanzada, políticamente complementada con el servicio prestado por prestigiosos personajes de la vida nacional que, en el ejercicio de cargos honoríficos, conceden a las multinacionales condiciones superiores de competencia frente a las empresas nacionales basadas en la dirección personal del propietario⁷².

⁷² *Ibíd.* Pág. 42.

Por otra parte, el desarrollo del Proceso Sustitutivo de Importaciones y la concomitante apertura relativa del mercado interno crearon las condiciones para un proceso de industrialización más o menos amplio; resultaba entonces viable para las empresas extranjeras localizar sus capitales en aquellos sectores de la economía que contaban con mercados asegurados apoderándose de las industrias ya establecidas. En este estado de cosas, la descapitalización progresiva de los países "subdesarrollados" reduce sus posibilidades de importación (que en última instancia constituyen las exportaciones de las corporaciones multinacionales) encogiendo incesantemente el mercado que representan estos países para los productos manufacturados de las empresas multinacionales⁷³.

Como resultado de ello, las exportaciones se apoyaron sustancialmente sobre las empresas extranjeras, gracias a las cuales la industria colombiana pudo aprovechar cabalmente la ampliación de la esfera de realización que conlleva la penetración al mercado mundial. La ampliación de esta esfera supuso la sucesión de importantes modificaciones internas del aparato industrial y, por ende, de sus patrones de acumulación; dentro de este conjunto de modificaciones se puede destacar el cambio en el comportamiento y ritmo de crecimiento de la industria, resultado de las condiciones en que se realiza la

⁷³ *Ibíd.* Pág. 32.

inversión industrial y de las estructuras de mercado que el propio proceso de industrialización genera.

La inversión extranjera, al incrementar el acervo de capital productivo, contribuyó a ampliar el excedente capitalizable y por tanto a aumentar los volúmenes de acumulación. Esta capitalización tuvo lugar a partir de transformaciones tecnológicas en el interior de la industria, (aún cuando la absorción de tecnología no se produzca con los desarrollos más recientes de ésta, dado el grado de desarrollo tecnológico nacional, carece de relevancia saber si la tecnología incorporada es nueva o vieja, lo que cuenta es que es superior)⁷⁴, que permitieron la apertura de ramas productivas que la industria nacional por sí sola no estaba en capacidad de desarrollar. Así las cosas, la inversión extranjera constituyó un método especialmente eficaz para el desarrollo de los mercados ubicados en países subdesarrollados.

En este orden de ideas se puede señalar que, en un contexto marcado por el limitado desarrollo económico, empezaron a operar en el país, y principalmente en la región de la Costa Caribe, las primeras empresas petroleras provenientes del extranjero. De esta manera fue en el antiguo departamento de Bolívar donde se inició la historia del petróleo en Colombia; industria que, en razón de la escala tecnológica que ha guiado su desarrollo como recurso moderno,

⁷⁴ *Ibíd.* Pág. 21.

desde muy pronto se internacionalizó convirtiéndose en una de las más extensas y complejas del mundo.

Desde finales del siglo XIX algunos empresarios costeños pretendieron asociarse con compañías de origen norteamericano, con el objetivo de poner en marcha la exploración y explotación de yacimientos petroleros en la región; no obstante los resultados infructuosos de esta pretensión, antes de finalizar la primera década del siglo XX el empresario Diego Martínez Camargo había logrado concretar el establecimiento de la Cartagena Oil Refining Company, en 1908, primera refinería del país que durante algunos años proveyó de kerosén al mercado nacional hasta cuando la refinería de Barrancabermeja se puso en funcionamiento y la desplazó⁷⁵.

Poco después de su puesta en marcha, las inversiones de esta compañía ascendían a \$ 150.000 y pagaba un dividendo anual que oscilaba entre el 60 y el 90 % de dichas inversiones; la Cartagena Oil Refining Company importaba petróleo crudo de los EE. UU y abastecía a la Costa y el interior del país de productos refinados de petróleo. Alrededor de 1914, la Standard Oil Company llegó a un acuerdo con Diego Martínez para dirigir la refinación petrolera en Cartagena y para adelantar exploraciones de este producto en la zona que pertenecía a sus concesiones, es decir, desde Turbaco en el oriente y a lo largo del río Sinú hacia el occidente hasta cubrir parte del Valle del Atrato. En

⁷⁵ M. T. RIPOLL. *Desarrollo industrial...* Pág. 15.

seguida la Standard Oil Company desarrolló un proyecto bien concebido para explorar petróleo en esa zona: levantó campamentos, importó equipos y perforó varios pozos, encontrando Esquistos (roca de estructura exfoliable, divisible en láminas o escamas) y una delgada capa de petróleo⁷⁶.

Así, desde su llegada, las compañías petroleras extranjeras dinamizaron el proceso de desarrollo material de la ciudad. La realización de algunas obras de infraestructura y la importancia adquirida por la tecnología (referida al conjunto de máquinas, herramientas, productos y procesos de que dispone una sociedad en un momento determinado), influyeron de manera "positiva" en el imaginario colectivo que la sociedad cartagenera pudiera tener acerca de los beneficios representados por el capital extranjero. Muchos años después el columnista del periódico El Universal, Néstor Madrid Malo, escribió a propósito de la refinería construida por la empresa INTERCOL:

"Al recorrer las magníficas instalaciones, el dedalo de máquinas, tanques y tuberías que como un nuevo y prodigioso laberinto constituyen esa planta, no sólo hube de sorprenderme ante la maravilla técnica que se ha ideado de ese modo para el procesamiento de los hidrocarburos, sino que por un momento pude entregarme a una especie de optimista y visionaria meditación. Y me di a pensar sobre las consecuencias que para el humano conglomerado que mora al pie de este Mar Caribe podría tener en un futuro próximo o remoto esta ingeniosa y delicada planta que entre sus complicados mecanismos destila gota a gota, y refina molécula a molécula el progreso y la prosperidad⁷⁷.

Por su parte, la importancia de los hidrocarburos como recurso estratégico y como generador de riqueza llevó a todas las naciones del mundo a querer

⁷⁶ RIPPY, Fred James. *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*. Bogotá, El Áncora Editores, 1981. Pág. 156.

⁷⁷ EL UNIVERSAL, diciembre 6 de 1957. Pág. 3.

desarrollar sus recursos petroleros para poder contar, de esta forma, con una importante fuente de ingresos con la cual garantizar el desarrollo de sus economías y el bienestar de sus habitantes. A la par que los Estados con considerables reservas de petróleo ganaban participación en la generación de la renta petrolera, las principales compañías multinacionales ampliaban su radio de acción hacia nuevos países en donde pudieran percibir las utilidades perdidas en otras áreas del mundo⁷⁸.

En la medida en que los precios de los hidrocarburos aumentaban, los países con bajas reservas de estos recursos y aquellos que no se contaban entre los no productores, empezaron a crear las condiciones para hacer viable la exploración y la eventual explotación de los yacimientos encontrados en sus territorios. En estas condiciones todos los países no petroleros empezaron una fuerte competencia para atraer a las grandes compañías poseedoras de capitales de riesgo y de la tecnología necesaria para explorar y explotar los recursos petroleros ofreciendo, para ello, las condiciones atractivas para tales inversiones⁷⁹.

A este respecto un artículo de prensa escrito en 1924, titulado "El oleoducto: una solicitud de la Cámara de Comercio", comprueba el interés de ciertos sectores de la sociedad porque a las compañías petroleras se les crearan las condiciones necesarias para su "definitiva" instalación en la ciudad. Veamos:

⁷⁸ F. RIPPY. *La penetración...* Pág. 158.

⁷⁹ J. A. BEJARANO. *El capital monopolista...* Pág. 45.

Como ya dijimos en los comentarios que dedicamos a estas propuestas, fuera del punto referente a las tarifas de transporte, las demás modificaciones a que se contrae la solicitud de la Andian son de importancia secundaria y no afectan para nada la esencia principal del contrato puesto que se refieren a cuestiones de detalle en la organización de la empresa, sobre las cuales se puede llegar a un arreglo transaccional entre las dos partes.

El país aguarda ansiosamente el fin de esta negociación de la cual están pendientes tantos intereses, relacionados con el progreso patrio que resultará de la explotación en firme de la industria petrolera asegurada mediante las obras de la Andian.

Interesados como estamos en todas las obras que impulsan el progreso nacional, y el de estas regiones especialmente, nos permitimos rogarle al señor Presidente interponga sus influencias para que el Honorable Concejo de Ministros considere las modificaciones introducidas al contrato sobre el oleoducto y se aprueben sin más demora, caso de que ellas sean convenientes al país como lo creemos sinceramente⁸⁰.

Sin embargo, los años que siguieron a la instalación de las primeras compañías petroleras vieron menguar la confianza depositada en dichas empresas en virtud del desarrollo material que comportaría el inicio de sus operaciones en la ciudad y el país. Aún frente a la "novedad" que significaba para el país la explotación de hidrocarburos y ante la ausencia de la tecnología necesaria para adelantar este proceso, algunos de los sectores dirigentes de la sociedad cartagenera propendieron por la obtención de beneficios, a corto y largo plazo, no obstante la "inexistencia" de un corpus jurídico específico que amparase la explotación de los productos del subsuelo. Así las cosas, luego de la formalización del contrato que dio vía libre a la construcción del primer oleoducto en el territorio nacional y del traspaso de la Concesión de Mares⁸¹,

⁸⁰ ARCHIVO HISTÓRICO DE CARTAGENA. *Diario de la Costa*, agosto 1 de 1924. Pág. 1.

⁸¹ Esta concesión fue concedida por el gobierno a la compañía Armella- De Mares de Barranquilla desde antes de 1900, abarcaba una extensión de tierra cuya área total era de unas 210 millas cuadradas y comprendía desde

las compañías petroleras fueron "víctimas" de los ataques de una fuerte campaña nacionalista.

No obstante no se puede ignorar que, pese a las "buenas intenciones" de las campañas nacionalistas, en una economía dirigida los principios enseñan que los efectos de todo riesgo asumido por el estado caen indefectiblemente sobre los contribuyentes. En un contexto, como el de mediados del siglo XX, caracterizado por el atraso material de la sociedad, por la escasez de medios y reservas geológicas para producir petróleo en cantidades suficientes para el consumo nacional, por la falta de organización en la comercialización de la industria, por la inexistencia de refinerías suficientes, de redes de oleoductos y de adecuadas redes de transporte y por la presencia de necesidades apremiantes que hacían necesaria la importación del petróleo y sus derivados desde EE. UU, la nacionalización tropezó con grandes obstáculos⁸².

En este sentido, el gobierno nacional enfrentó un gran problema derivado de todo lo anterior, pero sobre todo del desconocimiento del valor total de los bienes de las compañías utilizados en los procesos de exploración y explotación y del monto total de las inversiones hechas por dichas empresas, pues al adelantar el proceso de reversión de concesiones al Estado, el valor total de la cifra calculada debía pagarse en divisa extranjera; la pregunta que

Turbaco, en dirección al oriente, hasta las poblaciones de Repelón, Rotané y Rosa Vieja, al oriente de Cartagena, a unas cuarenta millas al suroeste de Barranquilla. Ver: F. RIPPY. *El capital norteamericano...* Pág. 154.

⁸² CASTRO Padilla, Simón. *Primer Seminario de Investigación sobre la Industria del Petróleo en Colombia*. Bogotá, Ediciones de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, 1960. Pág. 41.

saltaba a la palestra era: siendo Colombia como era un país netamente agrícola con un desarrollo industrial incipiente, ¿de dónde saldría esa fabulosa suma capaz de saldar la deuda contraída con las compañías extranjeras por efectos de la nacionalización?. No se debe olvidar que la nacionalización de la industria petrolera sólo sería rentable en el marco de una producción a gran escala, cuyos costos fueran muy reducidos⁸³.

Así las cosas, frente a la incidencia del capital foráneo en sectores de la economía susceptibles de dominio de mercado instalando condiciones monopólicas de competencia, el proceso de nacionalización de los recursos del subsuelo se redujo, en ese entonces, a la especificación de algunas disposiciones en el Código Fiscal, referentes a las minas de carbón que se hacían extensivas a los depósitos de asfalto, de petróleo o aceite mineral de cualquier grado o clase, de gas natural y de cualquier otro producto de la misma o análoga naturaleza⁸⁴ y a la creación de una empresa estatal de petróleos.

Es preciso señalar que, los Estados como dueños de los recursos del subsuelo le han ofrecido a las compañías petroleras a lo largo de la historia diferentes esquemas de contratación con los cuales han manejado sus relaciones contractuales para la exploración y explotación de los hidrocarburos. El primer esquema contractual aplicado en dicho proceso fue el conocido como "Acuerdo

⁸³ *Ibíd.* Pág. 42.

⁸⁴ A. TOVAR. "La contratación..." Pág. 160.

LA BIBLIOTECA NACIONAL DE COLOMBIA
BARRANQUILLA

de Concesión”: a través de este acuerdo la posesión de hidrocarburos descubiertos se transfería al concesionario (en este caso la compañía petrolera), a cambio de lo cual, éste se comprometía a otorgar al Estado un porcentaje de la producción obtenida a título de regalías. Fue merced a este modelo contractual que la International Petroleum Company (INTERCOL) inició operaciones en la ciudad de Cartagena a mediados del siglo pasado⁸⁵.

Con la finalización del contrato de la Concesión de Mares, el país asumió por primera vez el proceso de exploración y explotación de sus recursos petroleros. Creada pocos meses antes de este suceso, con el objetivo de realizar las operaciones necesarias y convenientes para el desarrollo de esta industria, la Empresa Colombiana de Petróleos (ECOPETROL) enfrentó los riesgos que precedieron a la ocupación de un lugar de predominio en la industria colombiana.

En el momento de la reversión, en agosto de 1951, la producción de la refinería de Barrancabermeja era insuficiente, de tal manera que la demanda de combustible en la Costa Caribe y el occidente colombiano debió ser cubierta con importaciones. En razón de esto, ECOPETROL firmó un contrato con la Internacional Petroleum Company (INTERCOL), filial de la Standard Oil Company, a fin de que ésta asumiera los costos de la ampliación de la refinería

⁸⁵ *Ibíd.* Pág. 103.

de Barrancabermeja y, posteriormente, su administración hasta marzo de 1961⁸⁶.

Durante casi tres años INTERCOL llevó a cabo la ampliación de esta refinería incrementando su capacidad en 13.000 barriles por día, pasando de 22.000 a 35.000 barriles por día, lo que aún resultó insuficiente para cubrir la demanda nacional de combustible de motor⁸⁷. Frente a una situación como ésta, INTERCOL propuso al gobierno la creación de una segunda refinería en la Costa omitiendo la participación de ECOPETROL en el proyecto; de este modo, la refinería fue construida entre 1955 y 1957, en el área de Mamonal cerca al Terminal del oleoducto, con una inversión de 33 de millones de dólares.

Con la puesta en marcha de la refinería de Cartagena, la producción de refinados se triplicó entre 1957 y 1971. El establecimiento de la nueva planta generó amplias expectativas en el contexto nacional, y por supuesto local, pues de ella se esperaban avances en el sistema eléctrico por medio de la instalación de termoeléctricas; estímulos a la creación de nuevas empresas cuya materia prima fueran los derivados del petróleo; aumento considerable en el uso de medios y vías de comunicación; incremento de la demanda de mano de obra y mejora sustancial de los salarios; pero, por sobre todo lo anterior, se esperaba que la refinería le brindara a la población más joven de la región la

⁸⁶ M. T. RIPOLL. **Desarrollo industrial...** Pág. 55.

⁸⁷ R. DE LA PEDRAJA. **Petróleo, electricidad...** Pág. 99.

oportunidad de capacitarse en oficios técnicos. Dos años después, a propósito de lo anterior, el diario El Fígaro escribió:

Sobre el tema del personal colombiano en la Internacional Petroleum company versó la conferencia que en la noche de ayer dictó el señor Hernando de Francisco ante la Cámara Júnior de esta ciudad.

(...) La disertación versó sobre distintos aspectos relacionados con el personal colombiano- un total de 3.765 empleados en todo el país- que actualmente trabajan en INTERCOL. Se refirió luego al caso concreto de la refinería de Cartagena, en la cual se llevó a cabo un gran entrenamiento con el fin de preparar al personal colombiano que debía encargarse de su operación: "con anticipación de un año a la fecha de la inauguración de la refinería y mientras aquella estaba en construcción, se llevaron a cabo entrenamientos técnicos y prácticos para más de 200 trabajadores colombianos, con un costo aproximado de cuatro millones de pesos. El resultado de este programa, único en la trayectoria industrial del país, fue el que la refinería pudiera, desde el comienzo de sus operaciones, operar a plena capacidad de producción sin mayores problemas y con un mínimo de personal extranjero especializado⁸⁸.

Con el transcurrir de los años muchos de los logros que la sociedad cartagenera, y en general colombiana, esperaba se obtendrían una vez instalada y puesta en funcionamiento la planta de INTERCOL, se alcanzaron. A partir de los años sesenta tuvo lugar en Colombia el desarrollo de la industria petroquímica, organizada en función de la política económica recomendada por la CEPAL; con la instalación de la refinería despegó el desarrollo industrial de la zona de Mamonal, primero en razón de la aparición de industrias relacionadas con la actividad petroquímica y, luego, con la llegada de otras empresas atraídas por las ventajas que ofrecía el puerto de Cartagena⁸⁹.

⁸⁸ ARCHIVO HISTÓRICO DE CARTAGENA. *El Fígaro*. Cartagena, noviembre 5 de 1959. Pág. 6.

⁸⁹ VARGAS, Alberto. *Orientación sobre la industria del petróleo en Colombia*. Bogotá, septiembre de 1959. Pág. 11.

Capítulo III

Intercol y la ciudad

3. 1. La mano de obra

En Sociología y Economía pocos debates han encontrado respuesta como aquel que se refiere a la calificación del trabajo, definida ésta como el conjunto de capacidades, destrezas, saberes y actitudes necesarias para el buen desempeño de una labor. Sin embargo, las características de la demanda de trabajo se ven afectadas por factores diversos que escapan a la voluntad y al conocimiento de los trabajadores, de los empleadores y de las autoridades políticas; así, gran parte de los factores que determinan los cambios en las calificaciones pueden reducirse a tres grandes campos: el de la innovación tecnológica, el de las formas de organización del trabajo y el de los cambios en la formación del mercado de trabajo⁹⁰.

Como quiera que el hombre es un ser social, que ejerce su influjo sobre la naturaleza para adaptarla a sus necesidades, el trabajo se constituye en su patrimonio exclusivo y en una de las condiciones fundamentales para el desarrollo de la especie; en este orden de ideas, la fuerza de trabajo se convierte en el elemento dinámico gracias al cual las relaciones de oferta y demanda entran en juego en el mercado de trabajo. La escasez de recursos de

⁹⁰ ENGUITA, Mariano. **Educación, formación y empleo**. España, Editorial EUDEMA, 1990. Pág. 67.

todo orden ha sido, y es, una característica constante de la problemática del desarrollo económico y social del país; de esta manera, los esfuerzos por acelerar la planificación han estado interferidos por la poca experiencia de que se dispone en este campo y por la deficiencia en la información estadística básica que permita definir la magnitud del problema y proyectar con razonable confiabilidad el crecimiento de recursos para satisfacer necesidades y demandas de servicios en un momento determinado⁹¹.

En los países subdesarrollados de base eminentemente agrícola, como el nuestro, la industrialización (proceso que resultó de la introducción de innovaciones técnicas en las actividades económicas y que reportó cambios cualitativos y cuantitativos de las necesidades humanas al estar determinada por el nivel y la distribución de ingresos, el tamaño del mercado y la utilización de recursos naturales)⁹², tropezó con dificultades inherentes a las actitudes culturales adoptadas por la sociedad frente al trabajo técnico; pero aún así su proceso de expansión contó con el apoyo de programas estatales y con la presencia de inversiones de capital extranjero⁹³.

⁹¹ O. MARULANDA. "Apuntes para una política del empleo". En: H. PEREIRA (ED). **Política de empleo en América Latina**. Bogotá, Siglo XXI Editores, 1997. Pág. 40.

⁹² SOZA Valderrama, Héctor. **Planificación del desarrollo industrial**. México, Siglo XXI Editores, 1989. Pág. 18.

⁹³ SAFFORD, Frank. **El ideal de lo práctico: el desafío de formar una elite técnica y empresarial en Colombia**. Bogotá, El Áncora Editores, 1989. Pág. 32.

En este estado de cosas, el desarrollo de la industria moderna⁹⁴, debido a la creciente tecnificación, demandó la presencia del trabajo especializado en su interior; en el curso de este proceso, las sociedades agrícolas con un mínimo porcentaje de población empleada en tareas administrativas, de manufactura y de comercio, se transformaron gradualmente al no poder sustraerse al influjo del poder industrial que moldeó a todas las sociedades modernas en función de un modelo de consumo, cuyos deseos materiales se igualaron para dichas sociedades⁹⁵.

Frente a la complejidad de la maquinaria empleada en la industria moderna, y ante la necesidad de una gran habilidad y una preparación técnica (entendida como el proceso a través del cual los trabajadores perfeccionan sus conocimientos a fin de adaptarse a los requerimientos de la industria), el trabajador que fue introducido en la nueva dinámica industrial, organizada en función de la capacidad de ampliación constante de la base material de las sociedades, se vio obligado a adquirir una formación técnica que le permitiera manipular correctamente la maquinaria industrial puesta a su disposición y, a su vez, insertarse sin "traumas" en el nuevo mercado laboral⁹⁶.

Fue en el contexto de la escasez de mano de obra especializada, que supuso la preparación para el trabajo alejada de la mera observación y la tecnificación

⁹⁴ NISBET, Robert. **Cambio Social**. Madrid, Alianza Editorial, 1979. Pág. 45. Según este autor. La Industria Moderna integra el conjunto de actividades económicas orientadas a la transformación de productos naturales.

⁹⁵ ESTEVA Fabregat, Claudio. **Antropología Industrial**. Barcelona, Anthropos Editores, 1984. Pág. 25.

⁹⁶ *Ibíd.* Pág. 60.

como cuestión básica, que surgió la formación técnica como mecanismo cuya finalidad fue el desarrollo de aptitudes profesionales a partir de la capacitación con bases científicas y tecnológicas para lograr una vinculación activa del trabajador al proceso productivo⁹⁷. Una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial, la sociedad debió acostumbrarse a una nueva situación frente a la cual la industria fabril organizó sus objetivos ampliando la cobertura de sus mercados; merced a esto algunos países del llamado "Tercer Mundo" se adentraron en un proceso de ajustes cuyo objetivo fue la asimilación de las nuevas circunstancias políticas, económicas y socio-culturales.

Debido a ello, la formación de una mano de obra calificada que le posibilitara al país iniciarse en el camino de la modernización se constituyó, desde comienzos del siglo XX, en el objetivo primordial de muchos programas estatales y empresariales que comprendieron que la vitalidad económica de una sociedad derivaba de la complejidad de la técnica que estuviese a su disposición. En las primeras etapas del proceso industrializador una serie de factores confluyó para fomentar la integración de los núcleos de trabajadores a las empresas; este proceso se fue transformando a medida que se produjeron modificaciones en la sociedad, y en las empresas, pues el crecimiento y la diversificación industrial plantearon nuevas exigencias de calificación de la mano de obra⁹⁸.

⁹⁷ *Ibid.* Pág. 53.

⁹⁸ WEISS, Anita. **Modernización industrial: empresas y trabajadores.** Bogotá, Universidad Nacional-Departamento de Sociología, 1991. Pág. 75.

La discriminación de mano de obra a favor del capital se acentuó por la inversión extranjera que, durante este lapso, prosiguió su camino con claro predominio de la inversión procedente de Norteamérica; a su vez, el desarrollo industrial que empezó a tomar auge en el país después de la gran depresión de 1930 requirió de la presencia de un cuerpo de ingenieros, técnicos de alta formación, obreros eficientes y mandos medios que participaran activamente de todos los procesos administrativos y fabriles. Las transformaciones socio-económicas ocurridas entre 1946- 1957 hicieron aun más urgente la necesidad de formar los técnicos y obreros especializados que faltaban en el país; para lograr este objetivo el Ministerio de Educación creó, en 1948, un Departamento de Enseñanza Técnica y ,en 1950, el Instituto Colombiano de Especialización Técnica en el Exterior (ICETEX), pero aun así los intentos por mejorar la formación técnica tropezaron con obstáculos toda vez que prevalecían los prejuicios contra el trabajo manual⁹⁹.

En consecuencia, el cambio técnico y el proceso de producción fueron considerados la variable independiente de la cual se derivaron aspectos como la estructura de la fuerza de trabajo, la organización empresarial, las formas de trabajo y la demandas de calificación; en razón de esto, el Estado se vio obligado a jugar un papel más decisivo en la solución del problema de la calificación obrera, pues varias misiones habían insistido en la falta de personal calificado para afrontar los retos del desarrollo recalcando la necesidad de

⁹⁹ *Ibíd.* Pág. 80.

planificar la oferta y la posibilidad de superar el "subdesarrollo" y el desempleo mediante la extensión de la educación y la calificación¹⁰⁰.

Así, las teorías sobre "capital humano" expresaron igualmente esta concepción y partieron de la consideración de una relación directa entre el desarrollo técnico y económico, la estructura ocupacional de las empresas y los requerimientos de mano de obra; por ello, los cambios educativos se concibieron como respuesta a las demandas del sistema productivo. En Colombia el crecimiento y la diversificación industrial y los cambios internos y externos de las empresas plantearon nuevas exigencias de calificación de la mano de obra, toda vez que las actividades económicas más modernas estuvieron en condiciones de ocupar nueva mano de obra y los programas de capacitación contribuyeron sustantivamente a elevar el ingreso de un gran número de trabajadores a las fábricas, a estimular su movilidad ocupacional y social y a consolidar los núcleos "intermedios" de las clases trabajadoras.

En este punto es válido señalar que, para el desarrollo integral de la "clase obrera" se precisa su "maduración objetiva" (esto es, la aparición del obrero profesional) y su "maduración política" (que alude a la conciencia y acción de clase). Según Igor Danilevich¹⁰¹, el proceso de maduración objetiva de la clase obrera requiere de la confluencia de seis factores generales susceptibles de diferenciación, son ellos: la constitución de cuadros obreros permanentes, más

¹⁰⁰ CHAPARRO, Fernando et al. *Ciencia y tecnología en Colombia*. Bogotá, Escala Editores, 1978. Pág. 75.

¹⁰¹ DANILEVICH, Igor. *Metodología leninista para la investigación de la madurez de la clase obrera*. Estudios marxistas 8. Bogotá, Colombia Nueva, 1974. Pág. 77.

o menos estables y numerosos, de personas que a lo largo de su vida estarán ligadas a la producción fabril, de manera que el proletariado industrial se distinga nítidamente de la restante masa de trabajadores; la ausencia de propiedad sobre los medios de producción por parte del trabajador; el amplio predominio de la remuneración en dinero sobre las formas de retribución en especies; la clara división entre el trabajo manual y el trabajo intelectual; la asimilación de las normas y reglamentos de la "disciplina industrial" que implica la producción a gran escala; y, por último, la formación de una cultura técnica que, al incluir los elementos cognoscitivos y sociales necesarios, defina el papel y el estatus del trabajador calificado.

En este orden de ideas, uno de los principales frentes de acción de la multinacional International Petroleum Company (INTERCOL) en la sociedad cartagenera y colombiana, en general, lo constituyó la inversión en capital humano, en otros términos, la constante capacitación técnica que brindó a sus empleados. En un país pobre y con pocas industrias (situación de Colombia durante la primera mitad del siglo XX), la construcción del oleoducto representó una colosal obra de ingeniería que produjo un gran impacto psicológico entre quienes participaron de ella¹⁰².

En un contexto en el que el cambio tecnológico impuso la mecanización y automatización creciente de los procesos productivos, es decir, el uso de

¹⁰² M. T. RIPOLL. *Desarrollo industrial...* Pág. 46.

dispositivos cada vez más complejos en los puesto de trabajo, la mano de obra necesaria para su manejo debió estar cada vez más calificada; frente a sucesos como el incremento de la complejidad de los procesos productivos, la innovación tecnológica y le acelerado ritmo del cambio científico y técnico, entre otros, la formación para el trabajo y en el lugar de trabajo fue concebida como un proceso capacitación continuo y decisivo tanto para la vida personal de los trabajadores como para la eficacia operativa de las empresas.

Como resultado, la calificación de la mano de obra fue asegurada mediante la existencia de procesos formativos específicos; así, la formación ocupacional pretendió capacitar para el empleo, socializar para el trabajo, servir como dispositivo de selección y formar parte de las estrategias individuales para la competencia en el mercado laboral, al tiempo que fue configurándose directamente a imagen de los procesos productivos asociados por su especialidad. Una vez instalada la planta industrial y enganchada la mano de obra, el objetivo fundamental fue lograr que los operarios adquirieran los conocimientos técnicos y la destreza manual para el manejo de la maquinaria y el desempeño de los oficios establecidos por la división técnica del trabajo en la empresa¹⁰³.

Es válido señalar que, según Sergio Solano, el problema de calificación de mano de obra requerida por el desarrollo industrial regional fue resuelto, en

¹⁰³ SOLANO, Sergio. "Formación de los trabajadores fabriles en el Caribe colombiano". En: **El Taller de la Historia**. Cartagena, Universidad de Cartagena, 2001. Pág. 91.

gran medida, desde mediados del siglo XIX por la existencia de los talleres de los ferrocarriles que permitió la creación de una escuela de formación en artes mecánicas debido a la relación con la tecnología moderna y a la presencia de técnicos extranjeros, empresarios e ingenieros, pilares fundamentales en la formación de una experiencia mecánica y de una especie de tradición "ingenieril" alejada del contexto educativo formal¹⁰⁴. En este sentido, resulta incuestionable decir que, con el transcurrir de los años se fue consolidando en la ciudad un núcleo importante de trabajadores dispuestos a vender su fuerza de trabajo a cambio de un salario; en este estado de cosas, la multinacional INTERCOL tuvo la posibilidad de contratar trabajadores con algún nivel de capacitación y, en virtud de la ley 37 de 1931, debió brindar enseñanza técnica gratuita a sus empleados¹⁰⁵.

Según M. T. Ripoll, el testimonio de algunos ex-trabajadores de la compañía confirma que la INTERCOL constituyó una escuela de formación para toda una generación de técnicos y especialistas en las distintas operaciones que demandaba el proceso de exploración, explotación y transporte de petróleo¹⁰⁶. Algunas de las poblaciones por cuyo territorio pasaba el oleoducto construido por la multinacional, como por ejemplo Calamar, se convirtieron en importantes centros de capacitación de técnicos de diversa índole; allí mismo en Calamar ante la dificultad de traer mecánicos del extranjero, se optó por instruir a los trabajadores en el aprendizaje metódico de técnicas para desempeñarse en

¹⁰⁴ *Ibid.* Pág. 91.

¹⁰⁵ M. T. RIPOLL. *Desarrollo industrial...* Pág. 46.

¹⁰⁶ *Ibid.* Pág. 47.

labores relacionadas con la pailería, tornería, herrería, fundición y mecánica en general¹⁰⁷.

La instrucción recibida le permitía a los trabajadores, a medida que pasaban los años, ascender en la escala laboral; siendo el mercado laboral uno de los factores de la producción y los propietarios de la mercancía que se “ofrece en venta” la materialización corpórea de dicha producción, la empresa tenía la “obligación” de ampliar el espacio social necesario para la reproducción de la mano de obra generando las condiciones requeridas para la consolidación de una importante fuerza de trabajo. En consecuencia, el tipo de relación que se establece en el mercado laboral entre quienes ofrecen su capacidad de trabajo y quienes la demandan, no es de ninguna manera una relación que dependa en un momento dado de factores que pesen de un lado o del otro de la oferta de trabajo.

La relación que media es *sui géneris*, en ella el movimiento de la acumulación de capital impone la lógica de su necesidad determinando la cantidad y la calidad de la fuerza laboral que debe ser introducida al proceso productivo a fin de valorizar el capital; así, las situaciones de flujo y reflujo de los distintos sectores de la actividad económica, generan a su vez, flujos y reflujos en los requerimientos de mano de obra. Por ello, no se puede hablar de la presencia de un mercado de trabajo uniforme, pues este varía en relación con las

¹⁰⁷ *Ibíd.* Pág. 48.

distintas esferas de producción; al interior de estas esferas se experimentan distintos grados de desarrollo tecnológico que dan lugar a diversos oficios y especialidades, en virtud de la división técnica y en función de las destrezas exigidas y requeridas por el capital en esas diferentes esferas de la producción.

En consecuencia, el mercado de trabajo se constituye en condición y resultado de la producción de mercancías cuando ésta se realiza bajo el régimen capitalista; por ello, aludimos al término mercado de trabajo para referirnos a las condiciones en que confluyen los dos polos para una misma relación: capital- trabajo. Aquí nos limitaremos al momento que precede la inserción de la fuerza de trabajo en el proceso productivo. Esto significa que es preciso remitirnos al examen de las exigencias del capital por fuerza de trabajo allí donde las necesidades de su inversión la requieren y, en segunda instancia, al análisis de las posibilidades para el trabajador de ofrecer su fuerza de trabajo según las esferas, modalidades y lugares de la producción impuestos por el capital.

En esta relación capital-trabajo, la "movilidad" de la fuerza de trabajo se constituye en la condición del ejercicio de la "libertad" del trabajador para someterse al capital en condiciones espaciales y temporales dadas. La fuerza de trabajo ha de ser móvil, es decir, capaz de ocupar los lugares escogidos o impuestos por el capital conforme a sus necesidades de acumulación, apta para el desplazamiento y las modificaciones de su empleo, al límite de que le

sea indiferente el tipo y el lugar de su trabajo. Esto es lo que sucede en las empresas, INTERCOL no fue la excepción de la norma: testimonios de algunos de sus empleados confirman que a través de la capacitación que brindaba la empresa se podía "hacer carrera" en la compañía¹⁰⁸.

A este respecto, la movilidad laboral está, por tanto, referida a un espacio social determinado, el espacio de operación del capital, y evoca la fluidez que el capital exige del trabajo. En este contexto, la forma social bajo la cual aparece mediatizada la relación capital-trabajo la representa el salario, que resulta a primera vista el imán que opera en la base de las modernas relaciones de trabajo; no obstante, el que los salarios se muevan dentro de un rango compatible con la satisfacción de las necesidades del capital no significa que la tasa de salarios determina los movimientos de la fuerza de trabajo. Considerando el capital humano como un concepto económico, el trabajo debe pagarse de acuerdo con lo que produce, en ese sentido la tasa de salarios está determinada por la intersección de las curvas de la oferta y de la demanda de bienes y servicios¹⁰⁹.

El establecimiento de la refinería de INTERCOL supuso una mayor demanda de mano de obra, una mejora en los salarios y sobre todo una mayor capacitación de la mano de obra. Con respecto al incremento de los salarios que tantas expectativas había generado, un día antes de la inauguración de la

¹⁰⁸ M. T. RIPOLL, *Desarrollo industrial...* Pág. 48.

¹⁰⁹ THURLOW, Lester C. *Inversión en capital humano*. México, Editorial Trillas, 1978. Pág. 29.

nueva planta, la editorial del diario El Universal, titulada "El sueño de la refinería", escribió:

"...Por lo que hace a las implicaciones sociales de la refinería para el conglomerado humano de la Costa, ellas podrían ser las siguientes: Al aumentar la industrialización y al producirse una expansión de los principales factores económicos lógicamente seguirá una mayor demanda de mano de obra, con el consecuencial aumento de salarios. Pues el establecimiento de nuevas industrias no sólo trae como consecuencia una mayor demanda en el mercado de trabajo, sino que repercute casi de inmediato sobre la economía del salario, que sufrirá modificaciones favorables y logrará mejores niveles para las distintas ramas industriales, no alcanzados antes en la costa... Por otro lado, las oportunidades vitales de los asalariados habrán de aumentar necesariamente: podrán especializarse, hacerse técnicos, trabajar en mejores condiciones, elegir el oficio que más les agrade e incluso aspirar a hacerse profesionales. Podrán elevarse humana, moral y socialmente y ser miembros más importantes y necesarios para su comunidad"¹¹⁰.

Puesto que la habilidad económica difiere entre los individuos, el capital humano no se produce en un mundo donde se ofrece la misma función de producción a cada uno. Las verdaderas habilidades y el conocimiento se adquieren a base de educación y entrenamiento; de este modo, las habilidades específicas del trabajo, el saber dónde y cuándo reportarse y qué hacer en casos de emergencia, la familiaridad con cierto tipo de trabajos y muchos otros factores, conducen a una actividad productiva más elevada. Todo eso forma parte del capital de un hombre y todo eso debe adquirirse o agrandarse a través de la inversión en el capital humano, por ello las empresas (y a este

¹¹⁰ EL UNIVERSAL., Cartagena, diciembre 7 de 1957. Pág. 2.

respecto INTERCOL no constituye una excepción) se convierten en los productores más eficientes de capital humano¹¹¹.

Esta situación la confirma el hecho de que casi dos años antes de entrar en funcionamiento la refinería realizó un entrenamiento intensivo a 128 auxiliares: este grupo de trabajo, junto a otro seleccionado más adelante, recibieron una capacitación de 300 horas en cursos básicos (en los departamentos de proceso y mecánica) y cursos técnicos con horas de prácticas recibidas en la refinería de Barrancabermeja¹¹². Atendiendo a su dinámica de empresa en expansión, la INTERCOL requirió la presencia de individuos con capital humano: las habilidades, talentos y conocimientos fueron, y son, indispensables para cualquier empresa que pretenda consolidarse en el sector industrial o en cualquier otro.

Sin embargo, frente a la dificultad que a veces supone rentar en el mercado de trabajo algunos tipos de capital humano, muchas aptitudes se adquieren a través del entrenamiento en el trabajo o la experiencia y no en la educación recibida antes de empezar a trabajar. Por ello, la empresa combinó la instrucción teórica con la práctica; como resultado, se convirtió en un sitio de creación de capital humano y de paso se garantizó el aumento del rendimiento y la producción.

¹¹¹ El término "capital humano" debe entenderse como la capacidad del hombre para producir bienes y servicios. Ver: Lester THURLOW. *Inversión...* Pág. 27.

¹¹² M. T. RIPOLL. *Desarrollo industrial...* Pág. 61.

Si bien la labor de la International Petroleum Company es inestimable en cuanto a capacitación de mano de obra se refiere, no resulta menos la labor desempeñada por el gobierno nacional. Desde finales del siglo XIX, la economía colombiana empezó a desarrollarse lo suficiente para permitir la formación de una elite nacional que introdujo una orientación técnica en la clase alta, mediante la incorporación de instructores extranjeros y el envío de jóvenes a centros científicos del exterior. En este orden de acontecimientos, el interés de la elite se orientó más hacia lo práctico, lo técnico y lo productivo con la intención final de crear un cuerpo de técnicos y empresarios que contribuyera con el desarrollo económico del país¹¹³.

Fue por ello que varios presidentes inscribieron en sus programas educativos, proyectos de formación de escuelas industriales¹¹⁴. La llegada y posterior absorción de métodos y tecnologías extranjeras adaptadas a las particularidades del país, hizo necesaria la creación de Escuelas de Formación Profesional que, fundamentadas en la investigación de la situación social, organizaron y articularon operativamente programas de formación técnica y tecnológica facilitadoras de la adaptación de los individuos a las condiciones de trabajo calificado impuestas por la industrialización. Con orígenes establecidos en países industrializados y semiindustrializados, estas escuelas se erigieron sobre la base de la organización sistemática de los procesos laborales que

¹¹³ SAFFORD, Frank. *El ideal de lo práctico...* Pág. 28.

¹¹⁴ JARAMILLO Uribe, Jaime. "La educación durante los gobiernos liberales, 1930-1946". En: Álvaro TIRADO (ED). *Nueva Historia de Colombia*. Tomo IV. Bogotá, Editorial Planeta, 1989. Pág. 55.

procuraron el ajuste de la formación técnica a los requerimientos de la época actual¹¹⁵.

Con esto como antecedente, el Estado comenzó a jugar un papel muy importante en el ámbito de la calificación obrera; fue en ese contexto en el que el gobierno creó en 1957 el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) cuyo objetivo fue la racionalización de las diferentes formas de capacitación de la mano de obra y, a su vez, la formalización de las distintas modalidades de calificación técnica que había hasta ese momento en el país. La creación del SENA se inscribió en un contexto histórico en el cual la intervención del Estado se dirigió hacia el fomento de la educación como factor estratégico para el desarrollo material, actividad que llevaba implícita la planificación de la oferta de mano de obra calificada¹¹⁶.

A parte de la creación de esta entidad especializada en la capacitación de mano de obra, el gobierno también promovió la calificación de los trabajadores por medio de la celebración de contratos de "asistencia técnica". Merced a estos contratos, muchos técnicos extranjeros permanecieron en el país transmitiendo sus conocimientos a los obreros colombianos.

¹¹⁵ C. ESTEVA. *Antropología...* Pág. 53.

¹¹⁶ A. WEISS. *Modernización...* Pág. 135.

3.2. La electricidad

En 1890, ocho años después de inaugurarse en Nueva York la primera central eléctrica del mundo, en Bogotá la gente recibía con aplausos y asombro las luces que irradiaban las cien lámparas de 1800 bujías en las calles centrales de la capital. Era la prolongación del día; era, así mismo, la posibilidad de ir archivando velas y lámparas de petróleo y gas. Poco a poco como si se tratara de un ensalmo mágico, la luz se apareció por distintas ciudades. En 1891 llegó a Bucaramanga, un año después a Barranquilla; Cartagena y Santa Marta iluminaron sus noches en 1893. Colombia entraba en la era eléctrica, al principio sólo se usó en el alumbrado público y, claro, luego se convertiría en una fuerza motriz en talleres y fábricas.¹¹⁷

El siglo XIX que marcó el inicio de la era republicana, signada con dolorosos episodios de guerras civiles y contiendas políticas encarnizadas, también abrió en Colombia la puerta a los cambios tecnológicos, a la industrialización y al desarrollo de los medios de producción. Así, no con la velocidad deseada pero sí con la intermediación entusiasta de personajes pioneros y visionarios, llegaron la navegación a vapor, el ferrocarril, el telégrafo y la electricidad, que le imprimieron otros rasgos al panorama bucólico del país y señalaron nuevos derroteros a la producción¹¹⁸.

¹¹⁷ INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA S.A. *El sector eléctrico colombiano: orígenes, evolución y retos o un siglo de desarrollo, 1882-1999*. Bogotá, ISA, 2002. Pág. 30.

¹¹⁸ *Ibid.* Pág. 32.

De este modo, el despegue de la industria marchó paralelo a la búsqueda de fuentes de energía: en Medellín, por ejemplo, se instalaron plantas de generación aprovechando las corrientes de las quebradas con el fin de abastecer las textileras y las fábricas de alimentos. En Bogotá, el Valle y la Costa Atlántica aparecieron industrias cerveceras, ingenios azucareros y manufacturas de víveres cuyas necesidades de producción motivaron el desarrollo de la generación eléctrica. Tras la crisis mundial de 1929, conocida como la Gran Depresión, se abrió paso la idea política de una mayor intervención estatal en asuntos claves de la economía. Así, en 1936, con la reforma constitucional se consagró la función social de la propiedad y se impulsó la actividad del estado colombiano en diversos aspectos de la producción, entre ellos el de la industria eléctrica¹¹⁹. En las décadas siguientes la infraestructura eléctrica se desarrolló mediante sistemas autónomos regionales.

La iniciativa privada fue la característica más importante de los primeros sistemas eléctricos regionales: por ejemplo, en Bogotá y Cundinamarca en 1886, el gobierno nacional contrató con la firma Ospina Hermanos de Medellín y Carrizosa de Bogotá y con Rafael Espinosa el alumbrado eléctrico para la capital; en Santander, los primos Julio Jones y Ricardo Goelkel de Bucaramanga obtuvieron un contrato del Concejo Municipal para explotar la electricidad durante 25 años, contados a partir de 1891, y ese mismo año se

¹¹⁹ *Ibíd.* Pág. 33.

inició la construcción de la planta de Chilota sobre el río Suratá, primera hidroeléctrica del país¹²⁰.

En la región caribe, las principales ciudades disfrutaron de la energía eléctrica desde finales del siglo XIX: en 1892 funcionó en Barranquilla una planta de vapor abastecida con carbón importado que suministraba energía para el alumbrado público; adicionalmente, impulsada por el empresario Evaristo Obregón, se constituyó la Compañía de Energía Eléctrica de Barranquilla. A su vez, en Cartagena se instaló una planta de vapor alimentada con carbón importado para el alumbrado público urbano¹²¹.

La llegada de la American and Foreign Power Company a Colombia en 1927, a través de su filial la Compañía Colombiana de Electricidad (CEE), señaló el comienzo de una nueva etapa en el desarrollo energético del país. Entre sus logros se cuenta la instalación de un servicio eléctrico moderno y eficiente a zonas que se hallaban retrasadas, incluso en comparación con el patrón colombiano¹²². Más aún, dicha compañía empezó a considerar la energía dentro de una perspectiva nacional en contraste con el punto de vista local prevaleciente hasta entonces.

En este orden de ideas, la región donde a causa de su comercio y contacto con el exterior se despertó por primera vez el interés por el alumbrado eléctrico fue

¹²⁰ Ibid. Pág. 25.

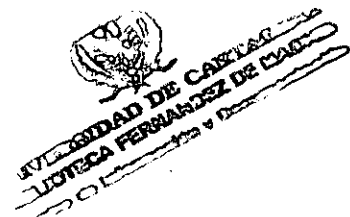
¹²¹ Ibid. Pág. 33.

¹²² R. DE LA PEDRAJA. *Petróleo, electricidad...* Pág. 173.

la Costa Atlántica. Ya en 1884 un empresario norteamericano había firmado un contrato para suministrar electricidad a Santa Marta, que por demora en su ejecución fue sustituido por otro, en 1887, también fallido, cuyo resultado fue la anticipación de Bogotá en el intento por establecer la luz eléctrica. No obstante, Cartagena venía construyendo desde 1893 una planta eléctrica, en la que el municipio importó 197.570 kilogramos de carbón mineral para inaugurar el servicio de alumbrado. En 1915 esta planta, que utilizaba un motor de vapor de 200 caballos de fuerza y requirió en inversión un capital de \$30.000, tenía instalados 4.400 focos de 16 bujías¹²³.

A pesar de estos y otros avances los datos estadísticos nacionales muestran que el impulso nacional de la electrificación en la Costa Atlántica se había disipado al llegar el año de 1925. La Compañía de Energía Eléctrica de Barranquilla generaba alrededor de 1678 kilovatios, por debajo de las Empresas Públicas de Medellín, y la diferencia se acentuaba más por el hecho de que destinaba una buena parte de la electricidad a las fábricas de textiles, mientras que las empresas textiles de Antioquia generaban su propia energía eléctrica. La situación no era mejor en el antiguo departamento de Bolívar, donde el total no alcanzaba los 600 kilovatios; Cartagena y Turbaco constituían los centros de generación eléctrica más grandes con 800 y 125 kilovatios,

¹²³ Ibid. Pág. 175.



respectivamente, mientras Sincelejo originaba solamente 18, Magangué 25 y Mompós 30 kilovatios¹²⁴.

En efecto, desde antes de los años veinte la electrificación de la Costa Atlántica se había rezagado en comparación con el resto del país por varios factores, en particular por la escasa disponibilidad de fuentes de energía fáciles de explotar. Las principales ciudades carecían de caídas de aguas cercanas, mientras la región debía importar carbón mineral porque se sabía muy poco de los valiosísimos depósitos de El Cerrejón, y los costos de transporte por tierra eran prohibitivos. Para la industria, después de la mano de obra, el componente más importante es la energía eléctrica, y a principios del siglo XX la ciudad no contaba con la capacidad demandada por la incipiente producción industrial. De esta situación da cuenta un artículo publicado en el diario El Porvenir relacionado con el traslado de la Tropical Oil Company de Cartagena a otro puerto del Caribe:

“Verificada la entrevista, y expuestos los motivos de ella al señor G. E. Bubar, gerente de la Tropical Oil Company, por la Comisión de la Cámara de Comercio este manifestó en síntesis que aún cuando la empresa que él representaba no había tomado determinación alguna sobre el particular, se habían considerado las circunstancias especiales en que se encontraba Cartagena respecto al establecimiento y desarrollo definitivo de las fábricas e industrias que de dicha fábrica se desprenden, tales como el montaje de una gran refinería de petróleos, la terminal del oleoducto y la construcción de varios muelles de gran capacidad para el embarque de la producción petrolífera de los pozos de Barranquilla. Las causas que a juicio del señor Bubar imposibilitan a Cartagena para que la Tropical Oil radique aquí el volumen de todos sus negocios son tres: falta de luz, escasez de agua y el privilegio de que disfruta la compañía del ferrocarril y el muelle de la machina”¹²⁵.

¹²⁴ DE LA PEDRAJA Tomán, René. *Historia de la energía en Colombia, 1537-1930*. Bogotá, El Áncora Editores, 1985. Pág. 103.

¹²⁵ EL PORVENIR. Cartagena, noviembre 9 de 1921. Pág. 3.

Sin embargo, con el pasar de los años y con la emisión del acto legislativo número 5 de 1954 que le brindó marco legal a la creación de empresas de servicios públicos de orden nacional, regional, departamental y municipal y les permitió actuar de manera descentralizada de la administración pública, el panorama de la infraestructura nacional (particularmente el energético) se transformó, y el de la costa atlántica no fue la excepción pues en ese periodo tuvo lugar la creación de la primera compañía electrificadora de la región: Electrificadora de Bolívar S. A., ELECTRIBOL. De este modo, el servicio eléctrico iniciado en Cartagena en 1891 con la inauguración de la planta eléctrica de San Diego (que luego fue reemplazada por una nueva planta que entró en funcionamiento en 1896) y la insuficiencia de las dos máquinas instaladas en 1926 en la antigua planta de Manga, dieron paso (en 1954) a la fundación de la Electrificadora de Bolívar, con el objeto de suministrar energía a la ciudad de Cartagena y a los municipios del departamento de Bolívar¹²⁶.

Así las cosas, en el momento de la llegada de la International Petroleum Company (INTERCOL) a la ciudad, la situación energética mejoró. No obstante esto, y dada la magnitud de la producción industrial supuesta por la nueva refinería, fue necesaria la instalación de una planta termoeléctrica, la planta de Cospique, en los antiguos terrenos de la ANDIAN en la zona de Mamonal. Esta planta termoeléctrica se alimentaba del combustible suministrado por la

¹²⁶ J. BORDA y G. DURÁN. *Cartagena...* Pág. 30.

refinería, abaratando sus costos de funcionamiento; a la generación eléctrica de la planta de Cospique formada por dos unidades que generaban un total de 10.000 kilovatios, se sumaron los 10.000 kilovatios producidos por la antigua planta, de tal suerte que la demanda de energía requerida por la ciudad y los municipios quedaba, en ese momento, resuelta¹²⁷

¹²⁷ M. T. RIPOLL. *Desarrollo industrial...* Pág. 62.

Conclusión

Al comenzar el siglo XIX, Cartagena era una ciudad importante dentro del concierto de los capitales de provincias de la América hispánica. No sólo estaba completamente amurallada sino que sus áreas extramuros habían comenzado a desarrollarse. Sin embargo, en contraste con lo anterior, la historia de Cartagena en el siglo XX está caracterizada por la presencia de profundos cambios en su desarrollo económico y social que alternaron con la inmovilidad y decadencia en que estuvo inmersa después de la Independencia y a lo largo de casi todo el siglo XIX.

Así, enmarcada en un contexto de dinamismo económico-social, Cartagena se convirtió en una ciudad pujante, particularmente en la segunda mitad del siglo XX cuando tuvo lugar un notable proceso de diversificación y empuje económico. Es válido señalar que el elemento fundamental que puso en marcha la transformación de la estructura económica de la ciudad lo constituyó la inyección de capital extranjero en obras de infraestructura necesarias para la recuperación de la actividad portuaria y para la posterior conformación de un sector industrial de mayor envergadura.

Desde hacía algunos años, Cartagena había despertado de su letargo económico y demográfico debido a la confluencia de varios factores, entre los que vale la pena destacar: la recuperación de la navegabilidad por el Canal del

Dique y la construcción del ferrocarril Calamar- Cartagena, que permitieron a la ciudad conectarse con el río Magdalena; el incremento del comercio de cabotaje entre la ciudad y las regiones de los ríos Atrato y Sinú; la reactivación del puerto debido al mejoramiento de las condiciones portuarias; y, finalmente, el auge de las exportaciones de ganado desde las Sabanas de Bolívar por la Bahía de Cispata y por Cartagena. Como resultado de lo anterior, hasta bien entrado el siglo XX, la actividad portuaria siguió siendo el motor fundamental del crecimiento económico en Cartagena.

Solamente al iniciarse el siglo XX Colombia empezó a explotar en forma sistemática sus recursos petroleros. Su condición de país grande, rico y atrasado, con recursos naturales (petróleo, platino, oro, plata, productos forestales), listos para ser explotados atrajo las tendencias adquisitivas y la creatividad de algunos ciudadanos norteamericanos. Los norteamericanos interesados, inicialmente, en el transporte fluvial y en los problemas relacionados con la comunicación interoceánica, contribuyeron con la formación de empresas técnicas especializadas en actividades económicas como la minería y la agricultura. Después de 1919 el interés norteamericano se dirigió rápidamente hacia las operaciones de crédito y se afianzó en el campo de la producción y explotación de petróleo.

Es así como desde 1920, y después de haberse hecho varias concesiones a empresas petroleras norteamericanas como la Standard Oil Company y la

Tropical Oil Company, se comenzó a pensar en la posibilidad de instalar un oleoducto cuya estación terminal estuviese en Cartagena. Aunque la cantidad de petróleo extraído, para esa época, no justificaba aún la instalación de dicha tubería, el presidente Pedro Nel Ospina le concedió tanta importancia al proyecto que envió al Congreso una comunicación especial sobre el tema, y el 1 de octubre de ese mismo año el gobierno contrató con la Andian National Corporation Limited la ejecución de la obra. Se realizaron los estudios previos y los planes, y se iniciaron trabajos en Mamonal, sobre la Bahía de Cartagena al frente de Bocachica.

La línea fue inaugurada el 1 de julio de 1926, momento en que la producción de petróleo era considerable, y tres días después zarpó de Cartagena el primer barco petrolero con una carga de 87.500 barriles de petróleo. El presidente Pedro Nel Ospina declaró que la terminación del oleoducto constituía uno de los acontecimientos más trascendentales para el país.

Años más tarde, su condición de puerto petrolero en continua interacción con las cualidades excepcionales de su bahía, constituyeron los factores decisivos en virtud de los cuales, a mediados del siglo, la Internacional Petroleum Company (INTERCOL), empresa petrolera filial de la Standard Oil Company, escogió a la ciudad como sede para la segunda refinería que se construyó en el país. La puesta en marcha, en 1957, de la refinería de INTERCOL configuró el carácter industrial de la ciudad al crear las condiciones requeridas para el

desarrollo del sector productivo que surgió en el área de Mamonal. De modo pues, que la Andian National Corporation, primero, y la Internacional Petroleum Company, después, marcaron el destino industrial de Cartagena en el siglo XX.

La constante inversión en capital humano, el desarrollo de industrias petroquímicas, el desarrollo de la electrificación y la inversión en infraestructura en el sector de Mamonal y en la Costa Caribe, la provisión de combustibles a la zona norte y en algunas ocasiones a la zona occidental, la expansión y desarrollo del sector manufacturero de Cartagena, constituyen un legado importante de la refinería instalada por la empresa petrolera INTERCOL. En este sentido, la actividad petroquímica se erigió como una actividad económica favorable para el desarrollo industrial de la ciudad.

Anexo I

Empresas surgidas en el área de Mamonal antes y después del establecimiento de INTERCOL

Empresa	Año de creación	Actividad
Fábrica Nacional de Oxígeno S.A. AGA-FANO	Establecida en Bogotá en 1931; luego inauguró una sucursal en Cartagena en la década de los ochenta.	Produce gases especiales medicinales e industriales como hidrógeno, acetileno, óxido nitroso, helio, dióxido de carbono, etc.
ESSO Colombiana Limited	1959	Planta de lubricantes
Abonos de Colombia (ABOCOL) y Amoníaco del Caribe (AMOCAR)	1960	Producción de amoníaco, ácido nítrico, dióxido de carbono, urea y abonos compuestos
Zona Franca Industrial y Comercial de Cartagena	Década de 1960	Cargue y descargue de contenedores
Dow Química de Colombia S. A.	1960	Producción de químicos farmacéuticos, plásticos, hidrocarburos y derivados de propileno.
Cabot Colombiana	1964	Planta de Negro Humo
Petroquímica Colombiana S. A. (PETCO)	1965	Producción de resinas de polivinilo
Alcalis de Colombia Ltda. (ALCO)	1967	Producción de soda cáustica, carbonatos y bicarbonato de sodio, sal refinada yodada y fluorizada

Polymer S. A.	1967	Producción de bolsas plásticas para productos industriales.
Terminal Marítimo Néstor Pineda (ECOPETROL)	1967	Exportación de productos refinados de Petróleo
Metalización Limitada	1972	Instalaciones eléctricas, construcción de oleoductos, ingeniería civil y metalmecánica, etc.
Compañía Colombiana de Clinker (Colclinker)	1974	Producción de cemento y mezclas de concreto.
CIBA GEIGY Colombiana S. A.	1978	Planta de agroquímicos, herbicidas, fungicidas e insecticidas, etc.
Ingreco Herrón Sáenz y Compañía Ltda.	1978	Cálculo, diseño y montaje de aislamientos térmicos y acústicos.
Polipropileno del Caribe S. A.	1989	Producción de resinas de polipropileno
Siderúrgica del Caribe S.A.	1986	Fabricación de barras lisas y corrugadas para refuerzo de concreto

Bibliografía

- ❖ BÁEZ Ramírez, Javier y Haroldo Calvo S. "La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: diversificación y rezago". En: H. Calvo Stevenson. **Cartagena de Indias en el siglo XX**. Bogotá, Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2000. Págs. 71-136.
- ❖ BEJARANO, Jesús Antonio. **El capital monopolista y la inversión norteamericana en Colombia**. Bogotá, Editorial La Carreta, 1972.
- ❖ ----- . "Industrialización y política económica, 1950- 1976". En: Mario Arrubla (ED). **Colombia Hoy**. Bogotá, Siglo XXI Editores, 1990.
- ❖ ----- . "La economía colombiana entre 1922-1929". En: Álvaro Tirado Mejía (ED). **Nueva Historia de Colombia**. Tomo V. Bogotá, Editorial Planeta, 1989.
- ❖ ----- . "La economía colombiana entre 1946-1958". En: A. Tirado. **Nueva Historia de Colombia**. Tomo V. Bogotá, Editorial Planeta, 1989.
- ❖ BORDA Martelo, Jaime y Guillermo DURÁN. **Cartagena Industrial**. Cartagena, Inversiones Borda Caldas, 1991.
- ❖ BLACK, CiryI. "Dinámica de la modernización". En: Jesús FERRO Bayona (comp.). **Formación y desarrollo social**. Barranquilla, Universidad del Norte, 1995.

- ❖ CASTRO Padilla, Simón. **Primer Seminario de Investigación sobre la Industria del Petróleo en Colombia.** Bogotá, Ediciones de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, 1960.
- ❖ CORREDOR Martínez, Consuelo. **Los límites de la modernización.** Bogotá, CINEP, 1997.
- ❖ CROSS, Nigel et al. **Diseñando el futuro: tecnología y sociedad.** Inglaterra, The Open University, 1975.
- ❖ CHAPARRO, Fernando et al. **Ciencia y tecnología en Colombia.** Bogotá, Escala Editores, 1978.
- ❖ DANILEVICH, Igor. **Metodología leninista para la investigación de la modernización de la clase obrera.** Estudios Marxistas 8. Bogotá, Colombia Nueva, 1974.
- ❖ DE LA PEDRAJA Tomán, René. **Historia de la energía en Colombia, 1537- 1930.** Bogotá, El Áncora Editores, 1985.
- ❖ ----- . **Petróleo, electricidad, carbón y política en Colombia.** Bogotá, El Áncora Editores, 1993
- ❖ ENGUITA, Mariano. **Educación, formación y empleo.** España, Editorial Eudema, 1990.
- ❖ ESTEVA Fabregat, Claudio. **Antropología industrial.** Barcelona, Antrhopos Editores, 1984.
- ❖ FURTADO, Celso. **El desarrollo económico: un mito.** México, Siglo XXI Editores, 1975.

- ❖ GARCÍA, Antonio. **La crisis estructural de Colombia**. México, Cuadernos Americanos, 1961.
- ❖ GAVIRIA, Juan Felipe. "La economía colombiana, 1958-1970". En: A. Tirado (ED). **Nueva Historia de Colombia**. Tomo V. Bogotá, Editorial Planeta, 1989.
- ❖ HOBBSBAWN, Eric J. **En torno a los orígenes de la Revolución Industrial**. México, Siglo XXI Editores, 1971.
- ❖ INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA S.A. **El sector eléctrico colombiano: orígenes, evolución y retos o un siglo de desarrollo, 1882-1999**. Bogotá, ISA, 2002.
- ❖ JARAMILLO Uribe, Jaime. "La educación durante los gobiernos liberales, 1930- 1946". En: A. Tirado (ED). **Nueva Historia de Colombia**. Tomo IV. Bogotá, Editorial Planeta, 1989.
- ❖ KALMANOVITZ, Salomón. **El desarrollo de la agricultura en Colombia**. Bogotá, Ediciones La Carreta, 1987.
- ❖ LEMAITRE, Eduardo. **Historia General de Cartagena**. Bogotá, Banco de la República, 1983. Tomo IV.
- ❖ MARULANDA, O. "Apuntes para una política de empleo". En: H. Pereira (ED). **Política de empleo en América Latina**. Bogotá, Siglo XXI Editores, 1997.
- ❖ MAYORGA García, Fernando. "La industria petrolera en Colombia". En: **Revista Credencial Historia**. Bogotá, Banco de la República, Edición 151, julio de 2002.

- ❖ MEISEL Roca, Adolfo. "Cartagena, 1900-1950: a remolque de la economía nacional". En: H. Calvo Stevenson et al. **Cartagena de Indias en el siglo XX**. Bogotá, Banco de la República- Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2000.
- ❖ MELO, Jorge Orlando. **Predecir el pasado: ensayos de historia de Colombia**. Bogotá, Fundación Simón y Lola Guberek, 1992.
- ❖ MISAS Arango, Gabriel. **Empresas multinacionales y Pacto Andino**. Bogotá, Editorial Oveja Negra, 1983.
- ❖ MUNS Albuixech, Joaquín. **Industrialización y crecimiento en los países en desarrollo**. Barcelona, Editorial Ariel, 1972.
- ❖ NICHOLLS, Theodore. **Tres puertos de Colombia estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla**. Bogotá, Banco Popular, 1973.
- ❖ NISBET, Robert. **Cambio Social**. Madrid, Alianza Editorial, 1979.
- ❖ OCAMPO, José Antonio. **Historia económica de Colombia**. Bogotá, Siglo XXI Editores, 1987.
- ❖ -----, **Colombia y la economía mundial, 1830-1910**. Bogotá, Siglo XXI Editores, 1984.
- ❖ -----, **Crisis mundial, protección e industrialización: ensayos de historia económica colombiana**. Bogotá, CEREC- FESCOL, 1984.
- ❖ PINEDA Hoyos, Saúl. "Apertura económica y equidad: los retos de la economía colombiana en la década de los noventa". En: Jorge Orlando

- MELO (comp.). **Colombia Hoy: perspectivas hacia el siglo XXI**. Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1995.
- ❖ POSADA, Carlos Esteban. "La gran crisis en Colombia: el período 1928-1933". En: A. Tirado (ED). **Nueva Historia de Colombia**. Tomo V. Bogotá, Editorial Planeta, 1989.
 - ❖ **Primer Censo Industrial de Colombia, 1945**. Bogotá, Imprenta Nacional- Estadística Nacional- Dirección General del Censo, 1971.
 - ❖ RIBEIRO, Darcy. **El proceso civilizatorio**. La Habana, Instituto Cubano del Libro, 1993.
 - ❖ RIPOLL, María Teresa. **Desarrollo industrial y cultura empresarial en Cartagena: la Andian National Corporation y la Refinería de Mamonal, 1910-2000**. Bogotá, Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2000.
 - ❖ RIPPY, Fred James. **El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia**. Bogotá, El Áncora Editores, 1981.
 - ❖ SAFFOR, Frank. **El ideal de lo práctico: el desafío de formar una elite técnica y empresarial en Colombia**. Bogotá, El Áncora Editores, 1989.
 - ❖ SOLANO, Sergio. "Formación de los trabajadores fabriles en el caribe colombiano". En: **El Taller de la Historia**. Cartagena, Universidad de Cartagena, 2001.
 - ❖ SOZA Valderrama, Héctor. **Planificación del desarrollo industrial**. México, Siglo XXI Editores, 1989.

- ❖ TOVAR Duarte, Alberto. "La contratación petrolera en Colombia". En: **ECOPETROL. El petróleo en Colombia**. Bogotá, Empresa Colombiana de Petróleos, 2001.
- ❖ THURLOW, Lester C. **Inversión en capital humano**. México, Ediciones Trillas, 1978.
- ❖ WEISS, Anita. **Modernización industrial: empresas y trabajadores**. Bogotá, Universidad Nacional- Departamento de Sociología, 1991.

Fuentes Secundarias

ARCHIVO HISTÓRICO DE CARTAGENA

GACETA DEPARTAMENTAL, enero 10 de 1930

DIARIO OFICIAL, marzo 15 de 1963

EL FÍGARO, octubre 20 de 1958; noviembre 5 de 1959

EL UNIVERSAL, diciembre 7 de 1957

DIARIO DE LA COSTA, agosto 1 de 1924

EL PORVENIR, noviembre 9 de 1921