

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
CENTRO DE INFORMACION Y DOCUMENTACION
FORMA DE ADQUISICION
Compra _____ Donación Canje _____ U. de C. _____
Precio \$ 10.000 Proveedor U. DE. C.
No. de Acceso 117338 No. de ej. _____
Fecha de ingreso: DD 25 MM 07 AA 08

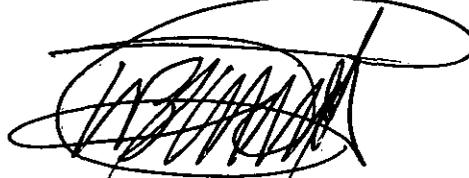
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA
EVALUACIÓN DE TRABAJO DE GRADO

ESTUDIANTE: *NOLIA PATRICIA TEHERAN ORTEGA*

TÍTULO: *“Ferrocarril y Recuperación Económica en Cartagena entre 1894-1924”.*

CALIFICACIÓN

APROBADO



WILSON BLANCO ROMERO

Asesor



WILLIAM MALKUN CASTILLEJO

Jurado

Cartagena, Julio 25 de 2008

2

**FERROCARRIL Y RECUPERACIÓN ECONÓMICA
EN CARTAGENA ENTRE 1894-1924**

NOLIA PATRICIA TEHERÁN ORTEGA

**Asesor
WILSON BLANCO ROMERO**

**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA
CARTAGENA DE INDIAS, D.T. Y C.
2008**

T
986.114
T233

3

**FERROCARRIL Y RECUPERACIÓN ECONÓMICA
EN CARTAGENA ENTRE 1894-1924**

NOLIA PATRICIA TEHERÁN ORTEGA

**Trabajo de Grado para optar
el título de Historiador**

**Asesor
WILSON BLANCO ROMERO**

**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA
CARTAGENA DE INDIAS, D.T. Y C.**

2008

CONTENIDO

Pág.

INTRODUCCION

1. ASPECTOS BASICOS DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA	15
1.1 CARTAGENA EN EL SIGLO XIX	24
2. EL PERIODO FERROVIARIO	33
2.1 FERROCARRIL: TRANSPORTE EN MARCHA	43
3. FERROCARRIL Y RECUPERACION ECONOMICA EN CARTAGENA A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX	50
3.1 CARTAGENA A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX	50
3.2 FERROCARRIL Y RECUPERACION ECONOMICA	52
3.3 PROBLEMAS ENTRE EL PUERTO Y LA EMPRESA DE FERROCARRIL	61
3.4 CALAMAR COMO TERMINAL DEL FERROCARRIL	65

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS

AGRADECIMIENTOS

Doy gracias a Dios Todopoderoso por haber permitido este importante logro en mi vida.

A mis padres por darme la oportunidad de formarme como profesional.

A mi esposo por su gran apoyo.

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

También quiero hacer un reconocimiento especial al profesor Wilson Blanco Romero por la colaboración incondicional que me prestó en el transcurso de la investigación.

DEDICATORIA

A Dios Todopoderoso.

A mi niña consentida: Sofhia Alejandra.

A mis padres Nolia y Lacides.

A mi esposo, amigos y demás familiares.

Nolia Patricia Teheran Ortega



INTRODUCCION

En su empresa de colonizar las Indias, los españoles y portugueses encontraron un sistema de caminos y transportes desigualmente desarrollado. Existían redes viales bastante avanzadas en los virreinos de nueva España y Perú, pero también hubo territorios como el Caribe y el Brasil colonial en los que éstas apenas existían. Las nuevas rutas diseñadas por los colonizadores se hicieron, en parte, respetando los antiguos caminos siempre que estos facilitaran el tráfico de los productos que el mercado ibérico requirió.

La introducción de las carretas y demás vehículos rodantes en un territorio donde la rueda era hasta ese instante desconocida, ayudo a economizar el tiempo requerido para transitar en estas vías, en especial en las situadas sobre terrenos llanos. Al lado de la innovación que produjo la rueda, la rápida popularización de las mulas y otros animales de carga en el nuevo mundo, que en algunas regiones desplazaron a las llamas, actuó como un complemento idóneo al generalizarse su uso en los caminos mas accidentados.

Aunque resulta innegable el deterioro o pérdida de muchos caminos anteriores a la conquista como consecuencia de esta política mercantilista, en términos comparativos, el impacto histórico de las comunicaciones internas introducidas por los europeos supuso una empresa revolucionaria y descomunal.

En Colombia el sistema de transporte ha tenido importante influencia sobre el desarrollo económico y social del sistema regional del país. Esta influencia ha afectado de diversas maneras a las áreas vinculadas por el sistema de transporte y ha variado con el tiempo la localización y las características de la región, las relaciones económicas internacionales y los atributos de cada modo de transporte; el papel desempeñado por el transporte, en el marco de la teoría de la Base Exportación¹, es invaluable toda vez que la existencia de facilidades de transporte se constituye en el elemento fundamental para que una región, que tiene un producto de exportación en cuya producción tiene ventajas comparativas, aumente su producción y se adentre en un proceso de expansión de su mercado, de su sistema de transporte y de su

¹ Según es teoría el crecimiento regional es una función de las exportaciones de la región, de tal manera que las relaciones interregionales y las características del crecimiento están externamente determinadas en virtud de una demanda extraregional. Ver: LATORRE, Emilio. Transporte y crecimiento regional en Colombia. Bogotá, Fondo Editorial CEREC, 1986. pág.18.

producción. El caso Colombiano con el tabaco en el siglo XIX y el café en el siglo XX está ampliamente documentado.

Considerado en estos términos, el transporte se erigió como el aspecto que más influyó en el proceso de configuración del espacio económico al hacer accesibles los territorios, facilitando entonces, el aumento del intercambio comercial y la localización de actividades productivas. Así las cosas, el sistema de transporte ayudó a construir el esquema "centro - periferia", pues la introducción de innovaciones técnicas (como los barcos metálicos y de vapor) y el desarrollo ferroviario, que posibilitaron la penetración en los lugares de interés económico para los centros, facilitaron el comercio internacional a gran escala ; en esta nueva etapa, el intercambio comercial dejó de estar circunscrito a los lugares portuarios o de fácil acceso a la navegación y la explotación de recursos en las regiones de los países periféricos ya no se redujo a los artículos de alto valor; la apertura de nuevas posibilidades de intercambio implicó la implantación de nuevas actividades productivas y la reorientación de las ya existentes.

Desde mediados del siglo XIX el capital extranjero se vinculó a las economías locales a través de la financiación y/o construcción de la infraestructura de transporte. En el caso



Colombiano esta situación se evidenció con la adjudicación de la navegación a vapor sobre el río Magdalena a Juan Bernardo Elbers y con la posterior inversión extranjera en la construcción de ferrocarriles. Por ello dentro de la denominada etapa de crecimiento hacia afuera, la infraestructura de transporte se orientó hacia la unión de los lugares de producción con los puertos y, más adelante, con los países centrales.

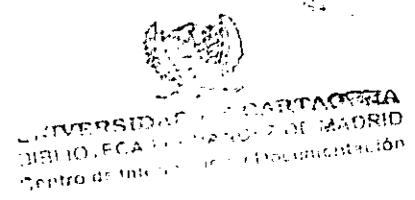
Colombia no fue ajena al desarrollo económico experimentado por los países Latinoamericanos entre finales del siglo XIX y principios del XX como resultado de ciertas transformaciones ocurridas a nivel mundial². En este contexto, el país asistió al aumento de la demanda de sus productos agropecuarios y, con el café como principal producto de exportación, estabilizó su vinculación al mercado mundial; en consecuencia, el desarrollo económico nacional se estimuló a través de los efectos multiplicadores de la bonanza evidenciados en la acumulación de capital en manos de empresarios nacionales, en la formación de un mercado nacional y en la implantación de una red ferroviaria cuya función primordial consistió en posibilitar

² OCAMPO. José Antonio. Colombia en la economía mundial, 1830-1900. Bogotá, Siglo XXI Editores, 1984. Pág. 32.

la salida de las exportaciones desde el interior del país hacia los puertos del caribe Colombiano y, luego al exterior.

La responsabilidad de proveer materia prima a las grandes industrias del mundo le planteo al país la necesidad de crear obras de infraestructura que facilitaran la expansión y consolidación de dicha actividad. Por lo tanto, hacia finales del siglo XIX se generalizó en el país el interés por invertir en la construcción de medios de transporte y vías de comunicación que respondieran a los requerimientos de una economía exportadora en expansión, toda vez que con el sistema de transporte existente en la época previa a este periodo resultaba complejo lograr una integración del mercado nacional capaz de facilitar el intercambio económico con el mercado mundial.

Este trabajo surge del interés por conocer aspectos relacionados con el desarrollo del sistema ferroviario que, desde fines del siglo XIX, se erigió en función de la expansión de la industria cafetera con el objetivo de superar los problemas de comunicación de los puertos del Caribe colombiano con el río Magdalena, "principal arteria de



comunicación de la región hasta mediados del siglo XX³. De esta manera, la investigación intenta contribuir con el proceso de construcción de la historia económica regional; limitándonos al contexto espacial de la ciudad de Cartagena y Calamar, que en su calidad de puerto comercial requería de una constante comunicación con los centros de producción del país y puesto que dicha comunicación se veía obstaculizada por las dificultades para transitar por el Canal del Dique, resulta interesante estudiar la importancia del ferrocarril Calamar-Cartagena en virtud de los beneficios que supuso para la economía de la ciudad.

Con respecto al marco temporal, es necesario señalar que, está determinado por el inicio de la actividad ferroviaria en el país; de manera pues que las tres primeras décadas de la puesta en marcha del ferrocarril constituyen nuestro periodo de estudio (1894-1924), por cuanto nos permiten relacionar este suceso con el proceso de recuperación económica que experimentó la ciudad a finales del siglo XIX, periodo que

³ POSADA Carbo, Eduardo. El Caribe Colombiano: una historia regional, 1870-1950. Bogotá, El ancora Editores, 1998. Pág. 250.

algunos investigadores coinciden en caracterizar como de transición económica para el país⁴.

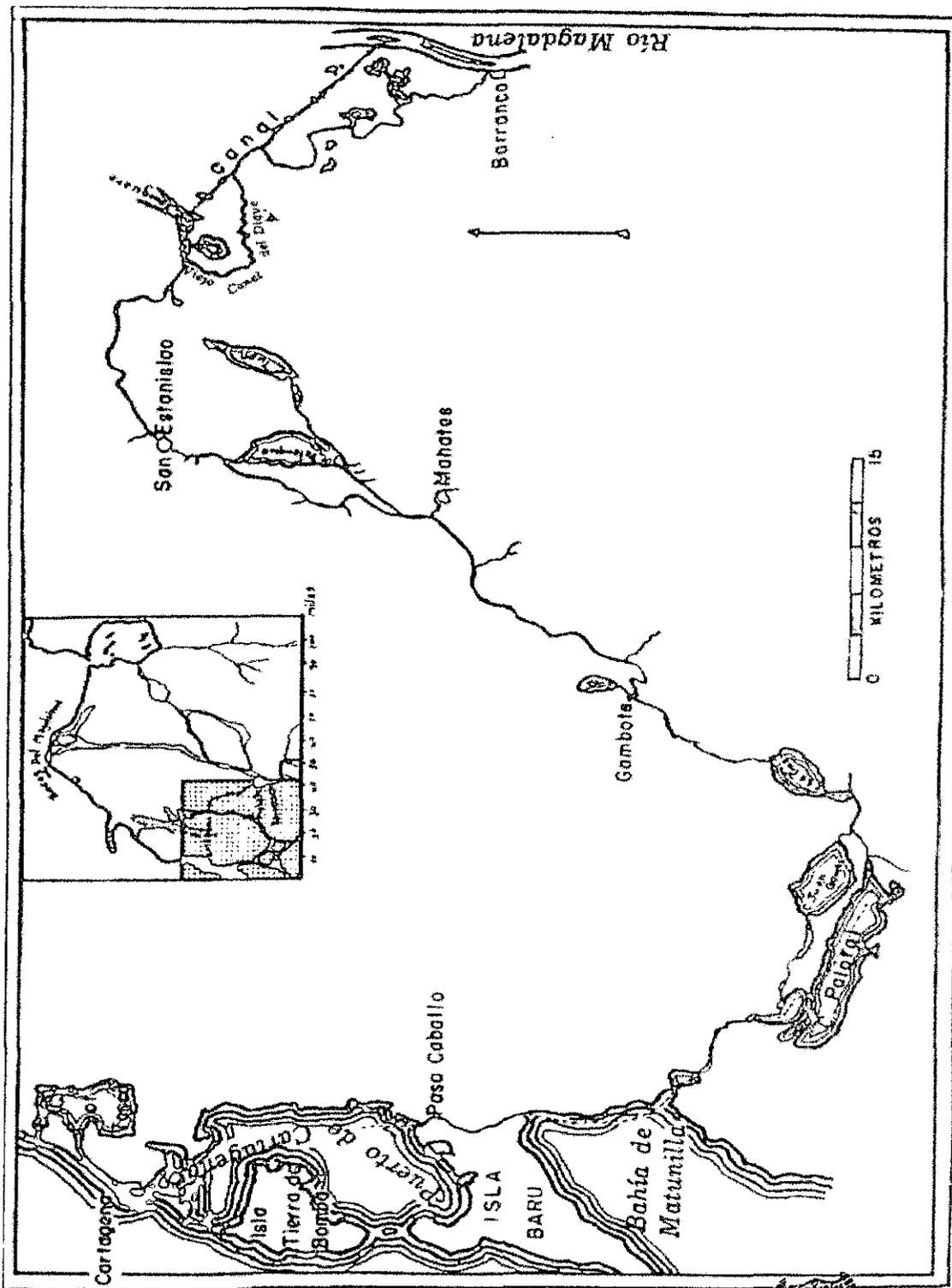
El siguiente trabajo consta de tres capítulos, el primer capítulo se refiere los antecedentes (políticos, económicos y sociales) que estimularon la construcción del ferrocarril en Cartagena teniendo en cuenta el contexto mundial, nacional y regional en que se generó dicha obra; el segundo capítulo un poco más descriptivo, destaca el desempeño del ferrocarril durante las tres primeras décadas de funcionamiento y los principales aspectos que caracterizaron este moderno sistema de transporte en la ciudad; y el tercer y último capítulo, señala los principales signos de la recuperación económica que tuvo lugar en la ciudad de Cartagena debido principalmente al funcionamiento del ferrocarril Cartagena-Calamar. En un último punto de este mismo capítulo se hace énfasis en los resultados que dicho medio de transporte pudo generar en el municipio de Calamar, lugar donde culminaba la ruta del mismo, y a la vez importante puerto fluvial por donde debía pasar la carga o mercancía que entraba o salía del puerto de Cartagena hacia o

⁴ Ver: Tovar Zambrano, Bernardo. "La economía Colombiana, 1886-1922". En: Álvaro Tirado Mejía (Ed.)- Nueva Historia de Colombia. Tomo V. Bogotá, Ed. Planeta, 1989. Págs. 9-50; Ocampo, José Antonio. Colombia en la economía mundial, 1830-1900. Bogotá, Siglo XXI Editores, 1984; McGreeve, William Paúl. Historia económica de Colombia, 1845-1930. Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1975.

desde el interior del país, destacando la incidencia económica y social del ferrocarril en el municipio.



CANAL DEL DIQUE



CAPITULO I.
ASPECTOS BASICOS DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA.

Los caminos fueron una prioridad de los planes de gobierno desde los inicios de la era republicana; Francisco de Paula Santander y Simón Bolívar establecieron los primeros criterios para solicitar la construcción de caminos en el momento en que diseñaron un proyecto dirigido a colonizar tierras baldías e intercomunicar las ciudades y regiones más importantes del país. De ahí en adelante se concibieron muchos planes de construcción de vías que en la mayoría de los casos quedaron en el papel, pues muchos de estos proyectos se frustraron o naufragaron en estériles luchas en el Congreso por motivos que representaban un impedimento mayor⁵.

Las permanentes confrontaciones bélicas entre los simpatizantes de los partidos políticos destruyeron algunos trayectos; el debilitamiento fiscal y financiero impedía al Estado asumir los elevados costos de la construcción y la

⁵ SALAZAR Montoya, Jaime. De la mula al camión: apuntes para una historia del transporte en Colombia. Bogotá, Tercer Mundo Editores, 2000.

17

conservación de las vías de comunicación, además de las enormes dificultades técnicas, económicas y humanas resultantes de la diversidad topográfica climática y fluvial del país. Aun así, dos proyectos permanecieron en los planes legislativos durante la segunda mitad del siglo XIX y buena parte del XX: el primero, relacionado con el enlace de todas las regiones con el río Magdalena y el segundo con la conexión de Bogotá con la frontera venezolana a través del camino del Norte, inicialmente, luego de la carretera Central del Norte y, más tarde, del ferrocarril Central del Norte. Entre 1905 y 1930 se expidieron ciento treinta y seis leyes cuyo común denominador eran la falta de un plan armónico y dispersión de fondos públicos; pero aún así, en ese conjunto de leyes aparecieron nuevos criterios relativos al ordenamiento de las vías⁶.

A mediados del siglo XIX la mayoría de los centros de población del país se encontraban alejados de los puertos de entrada y; como resultado de ello, a merced de la opresión de la distancia muchas de las principales rutas terrestres del país debían ser transitadas por cargadores humanos toda vez que su mal estado impedía el transporte de las mercancías a

⁶ *Ibíd.* Pág. 26

lomo de mula u otras bestias de carga. Durante la temporada invernal muchos de estos senderos se volvían prácticamente intransitables para los cargadores humanos; no obstante, estas dificultades, en el país tenia lugar un comercio interno relativamente dinámico, si bien los problemas de transporte inhibían el movimiento de mercancías a través de distancias largas⁷; gran parte de las dificultades del sistema existente se debían a que por causa de la generalización del uso de la mula como medio de transporte, el diseño de los caminos buscaba la unión de las diversas poblaciones siguiendo las líneas más cortas posibles aunque estas implicaban pendientes elevadísimas. De modo pues que el trazo inicial de los caminos abiertos durante la colonia y parte del siglo XIX imposibilitaron su transformación eventual en caminos carreteables⁸.

Por lo tanto, este sistema de caminos solo estaba diseñado para las necesidades del momento más no se adaptaba a posibles cambios en el mismo. Todo esto, sumado, a la insuficiencia del trafico en algunas regiones, que garantizara

⁷ MCGREEVEY. OP cit. pág. 154

⁸ MELO, Jorge Orlando. "La evolución económica de Colombia, 1830-1900". En: JARAMILLO Uribe, Jaime. Manual de historia de Colombia. Tomo II. Bogotá, Instituto Colombiano de cultura, 1979. Pág. 154.

el alto costo de construcción y mantenimiento de vías contribuyo al desinterés de la clase dirigente por el mejoramiento del transporte terrestre a tal punto que como lo señala McGreevey: “los políticos Colombianos intentaron dejar la construcción y operación en manos de empresarios privados a cambio de subsidios especiales y de concesiones de tierras”; sin prever que dichos incentivos resultarían ser insuficientes para generar grandes avances en el sistema de caminos nacionales⁹.

Sin embargo, durante el siglo XIX se crearon condiciones favorables para la configuración vial del país. El territorio sufrió transformaciones político-administrativas y demográficas como la ampliación de las fronteras regionales, la colonización interna, la fundación de nuevos pueblos y el establecimiento de economías de exportación agrícolas y mineras. Además de todas sus características geográficas¹⁰ que también han sido determinantes en la creación de los caminos en su duración y dirección, y en las modalidades de los transportes. Sumado a lo anterior, los conflictos bélicos

⁹ W. MCGREEVEY. Op. Cit. P. 257

¹⁰ La localización del país entre dos mares, las tres cordilleras que la recorren longitudinalmente, las grandes extensiones de llanuras y selvas esparcidas por la región Andina, Costa Pacífica y el Suroriente. (SALAZAR, 2000: 9).

ocurridos durante todo el siglo XIX influyeron en la configuración de los contextos urbanos y rural tanto como en la composición de sus vías, toda vez que originaron procesos de poblamiento, colonización, apertura de vías y abandono de otras que en la mayoría de los casos afectaron negativamente los sistemas de transporte hasta ese momento vigentes¹¹.

En términos generales, la "historia del país durante el siglo XIX giró en torno a los esfuerzos desplegados para transformar una economía con un nivel mínimo de integración al mercado. Debido a la rigidez del sector rural y a la inexistencia de procesos que pudieran implicar cambios que incrementaran la demanda y el ritmo de la acumulación de capital que transformaran la estructura de la producción rural, el principal motor del cambio económico durante el siglo XIX fue el comercio exterior"¹². Al surgimiento y desarrollo de la industria concurren, en primera instancia, las condiciones creadas por la economía cafetera de exportación; del mismo modo, la transformación en la división internacional del trabajo al abrir la posibilidad de la industrialización de áreas periféricas incidió en la industrialización del país.

¹¹ SALAZAR. De la mula al... Op. Cit. Pág. 8

¹² MELO, Jorge Orlando. Op.cit. pág. 136

El tráfico comercial internacional conectaba las zonas productivas de bienes de exportación con la región de la costa Caribe; al tiempo que los productos de importación eran distribuidos desde esta región hasta los sitios de consumo. No obstante, a grandes rasgos, los intercambios y movimientos que superaban las fronteras geográficas de los departamentos eran de "mínima" magnitud, pues estos departamentos separados entre sí por grandes zonas escasamente pobladas estaban integrados por pequeñas áreas cuyos sistemas de transporte eran obstaculizados por las condiciones geográficas. En resumen, el país conformaba una especie de archipiélago dentro del cual las zonas pobladas difícilmente se comunicaban entre sí; en este estado de cosas, el intercambio comercial con el exterior tropezó, en ocasiones, con las dificultades del sistema de transporte y con la relativa autarquía de cada región merced a la cual cada comarca constituyó mercados de poco acceso para la mayoría de los productos¹³.

De este modo, las condiciones geográficas y la deficiencia en el sistema de transportes que dificultaban la comunicación interregional se erigieron como obstáculos para una adecuada

¹³ *Ibíd.* Pág. 151

integración económica del país y el desarrollo eficiente de un mercado nacional. A lo largo de todo el siglo XIX el eje del sistema de transporte estuvo constituido por el río Magdalena, pues los costes del sistema fluvial eran relativamente baratos desde la estabilización de la navegación a vapor. El desarrollo del sistema de transportes eran de gran importancia para la implementación del modelo de "desarrollo hacia fuera"; el transporte era entonces la variable "crítica" de la cual dependía que el país pudiera competir a largo plazo en el ámbito internacional. A los propulsores de la navegación a vapor por el río Magdalena les correspondió una función muy importante pues este río conectaba la costa Caribe con la región Andina en la que estaba ubicada gran parte de la población del país¹⁴.

De esta manera, la navegación a vapor contribuyó a la integración económica de la costa Caribe con su entorno; al tiempo que fue impulsada por el incremento de las exportaciones de tabaco, incidió favorablemente en la exportación de otros productos provenientes del interior del

¹⁴ FISCHER, Thomas. "Empresas de navegación en el río Magdalena durante el siglo XIX: dominación extranjera y lucha por el monopolio". En: Carlos DAVILA Ladrón de Guevara (comp.). Empresas y empresarios en la historia de Colombia, siglos XIX-XX. Bogotá, Norma- Ediciones Uniandes, 2003. volumen 2. pág. 993

país y prestó sus servicios a regiones como Santander, Cundinamarca y Antioquia.

En virtud de lo anterior, el transporte fluvial se constituyó en la columna vertebral del sistema de comunicaciones en la costa, pues giró en torno al río Magdalena. Desde los primeros intentos para introducir la navegación a vapor por el río, la experiencia fue tortuosa y aun cuando algunos logros comenzaron a disfrutarse a mediados del siglo XIX estos resultaron insuficientes para solucionar los múltiples problemas que afectaba la navegación fluvial¹⁵. No obstante lo anterior, en algunos momentos, las condiciones físicas del río Magdalena fueron una barrera para el desarrollo del transporte y, en consecuencia, del comercio. En el año 1878 se creó la Junta del Río y la idea de canalizar el río se convirtió en uno de los principales objetivos de dicha junta; a pesar de algunas iniciativas y del establecimiento de un impuesto destinado a financiar la eventual empresa fue poco lo que se avanzó en la canalización efectiva del río. Años después el gobierno contrató los servicios de un ingeniero alemán que, luego de realizar los estudios pertinentes,

¹⁵ POSADA Carbó, Eduardo. El Caribe Colombiano: una historia regional, 1870-1950. Bogotá, El Áncora Editores, 1998. pág. 261



concluyó que el país no disponía de los recursos necesarios para adelantar el trabajo requerido y elaboró un plan para dragar los bancos de arena y remover los troncos arrastrados por las corrientes¹⁶.

A finales de la década de 1870, diecinueve embarcaciones a vapor operaban en el río Magdalena, las cuales habían quedado fuera de servicio debido a los obstáculos del río. La arteria vial de la economía de importación y exportación siguió viviendo momentos desfavorables durante las tres últimas décadas del siglo XIX. El conjunto de dificultades que existían en torno al Canal del Dique¹⁷ (que comenzaba desde el desembarco de la mercancía en alguno de los puertos fluviales, para dirigirse por tortuosos caminos de herradura, hacia los centros poblados) hizo evidente la necesidad de mejorar las condiciones del sistema de comunicaciones del país.

¹⁶ *Ibíd.* Pág. 260

¹⁷ Importante vía fluvial construida en el siglo XVI para facilitar la navegación entre Cartagena y el río Magdalena, arteria fluvial que fluye del sur al norte del país (AGUILERA, mayo 2006: 6).

1.1 CARTAGENA EN EL SIGLO XIX

Al iniciarse el siglo XIX Cartagena conservaba un lugar privilegiado dentro del conjunto de ciudades importantes del país, y al mismo tiempo sus áreas extramuros habían comenzado a desarrollarse¹⁸. Sin embargo, dicha prosperidad se vio obstaculizada, en la segunda década del mismo siglo debido a los efectos devastadores que resultaron de los ataques sufridos por la ciudad en 1815 y 1821 y a la deficiencia en el sistema de comunicaciones que conectaba a la ciudad con el interior del país; entendiéndose esto último, como una amenaza para la supremacía del puerto en la Costa Caribe que le disputaban Santa Marta y Barranquilla.

A este respecto, en 1837 la Cámara del Estado de Cartagena aprobó varios decretos relacionados con proyectos de vital importancia para el progreso económico de la ciudad. Así las cosas, se pensó en realizar mejoras para reactivar la navegación por el Canal del Dique y en construir la carretera hasta Barranca a la orilla del río e incluso al año siguiente se

¹⁸ NICHOLLS. Theodore. Tres puertos de Colombia: Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1973. Pág. 133

destinó una cantidad de dinero para proceder con el dragado del canal de Bocachica¹⁹.

La llegada de la década de 1840 evidenció en toda su magnitud el proceso de decadencia del Puerto de Cartagena; si bien, durante este período, las exportaciones de dicho puerto aventajaron considerablemente (en términos monetarios) a las de Santa Marta, no sucedió lo mismo con las importaciones, pues en este aspecto Santa Marta superó ampliamente a Cartagena. A este desequilibrado panorama hay que agregar el hecho de que una vez finalizada la guerra civil de 1840 la navegación por el Dique se volvió impracticable; como resultado, Santa Marta se apoderó de los beneficios derivados de la actividad comercial sostenida por la ciudad de Bogotá y el interior del país. Aún así, Cartagena no se daba por vencida: en 1844 la Cámara Provincial contrató la reapertura y mejoramiento del Canal del Dique con el ingeniero civil norteamericano George M. Totten, a quien años después correspondería liderar la construcción del ferrocarril transístmico de Panamá²⁰. El Canal logró reabrirse y, como consecuencia de ello la navegación se restituyó, pero

¹⁹ NICHOLS T. Tres puertos de... op.cit. p. 136

²⁰ SAMUDIO. Trallero Alberto. La Vida Urbana de Cartagena En el Siglo XIX. Cartagena, Universidad Jorge Tadeo Lozano. 2000. p. 28

sólo de manera temporal, pues una serie de problemas de indole comercial además de la falta de mantenimiento de las obras y, finalmente, la destrucción de la compuerta que lo unía al río, terminaron tres años más tarde por inutilizar esta vía fluvial.

A partir de entonces, Cartagena nunca pudo recuperar su lugar como principal puerto del país, y la segunda mitad del siglo encontró a la ciudad en un absoluto estado de decadencia. Fueron varios los intentos realizados, una vez más para devolverle a Cartagena su vigor comercial: a este respecto, la reapertura del Canal del Dique coincidió con el aumento considerable de los ingresos aduaneros de la ciudad entre 1850 y 1851²¹, en el marco de la concesión de la franquicia de su puerto, por medio de la cual obtuvo la escensión de los derechos de tonelaje, de anclamiento y entrada para los buques nacionales y extranjeros durante un lapso de diez años. Pero independientemente del panorama económico, de los últimos años de la década de 1850, los acontecimientos políticos cambiaron radicalmente la situación: en efecto 1858, el Congreso derogó la ley de declaratoria de Puerto Franco y, poco después, el presidente Mariano Ospina

²¹ T. NICHOLLS. Tres Puertos. Op. Cit. p. 141

Pérez procedió a cerrar todos los puertos sobre el Mar Caribe. Merced a la anterior la ciudad aceleró su proceso de estancamiento económico.

A finales de la década de 1880, por la influencia de Rafael Núñez en la política, el Canal del Dique fue puesto de nuevo en servicio merced al interés que le prestó el gobierno de la unión y del Estado Soberano de Bolívar. Fue este un momento de prosperidad para la navegación por el Canal, a tal punto que se constituyeron varias empresas navieras (nacionales y extranjeras) que se encargaban del transporte de carga y pasajeros a través de esta vía fluvial permitiendo que el comercio de la ciudad se reactivara y pudiera triplicar sus ingresos aduaneros, a pesar, de los inconvenientes presentados por el conflicto civil entre 1884-1885. Con este panorama alentador renacía la esperanza de la ciudad de recuperar el liderazgo comercial que, en ese entonces, ejercía Barranquilla.

Sin embargo una serie de acontecimientos volvieron a entorpecer, el progreso económico de Cartagena: volvió a surgir el problema de la navegación por el Canal del Dique y por ende el proceso de decadencia iniciado en la primera



mitad del siglo XIX siguió acentuándose durante la segunda; sin que el mismo Presidente Rafael Núñez, en su condición de cartagenero, tratara de evitarlo.

Así, el cierre del Dique fue el factor determinante en la disminución del comercio de Cartagena entre 1889 y 1890; los dos grandes esfuerzos realizados para revivir el comercio agonizante de la ciudad, que fueron la reapertura del Canal del Dique y la declaratoria de la ciudad amurallada como puerto franco, habían fracasado. Esta situación convenció a los dirigentes cartageneros de que, al igual que en Barranquilla, el éxito del puerto cartagenero dependía de la construcción de una vía férrea²², según Eduardo Lemaitre esta idea no era nueva en lo absoluto, pues desde 1845 había aparecido en la Gaceta de Nueva Granada, una primera mención sobre un proyecto concebido para construir una vía férrea entre Cartagena y Antioquia; a su vez, en 1864 el Congreso de los Estados Unidos de Colombia aprobó una ley con el objeto de estimular la construcción de una línea férrea que uniera la Bahía de Cartagena con el río Magdalena, para

²² MEISEL Roca, Adolfo. "Cartagena, 1900-1950: a remolque de la economía nacional". En: Haroldo CALVO y Adolfo MEISEL (Ed) Cartagena de Indias en el siglo XX. Bogotá, Banco de la República Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2000.p.25

cuya realización se firmó, al año siguiente, un contrato entre el Secretario de Hacienda y Fomento de la Unión y el ingeniero inglés William Francis Kelly. Hay que señalar que este contrato nunca se concretó, pues la obra nunca fue iniciada, quizás porque junto a las dificultades presentadas por el terreno se encontraba la rivalidad comercial con Barranquilla pues ya para esa época se había firmado un contrato entre el Estado de Bolívar y los señores Ramón Santo domingo Vila y Ramón B. Jimeno para construir un ferrocarril que uniera a Barranquilla con el mar; esta obra fue terminada en 1870 cuando las paralelas de hierro llegaron hasta la población costanera de Salgar²³.

Cartagena vio, entonces, como Barranquilla se le adelantaba en la común intención de unir al Magdalena con el Mar en forma definitiva y permanente. Si bien, después de puesta en funcionamiento esta línea encontraría graves inconvenientes, el comercio Barranquillero pudo conseguir que, en 1873, el Gobierno autorizara la prolongación de las paralelas hasta Sabanilla lugar donde debía construirse un malecón para trasatlánticos. Sin embargo, a pesar de que la prolongación se

²³ LEMAITRE, Eduardo. Historia General de Cartagena. Bogotá; Banco de la República, 1983. Volumen IV p. 424

realizó casi una década después y de las dificultades presentadas por los lugares que, en su momento, fueron considerados para la habilitación de terminales (por ejemplo Puerto Nisperal, Puerto Salgar y Puerto Belillo), el 31 de diciembre de 1888, bajo el gobierno de Rafael Núñez, Barranquilla celebraba la inauguración de su nuevo Puerto Marítimo al que se le dio el nombre oficial de Puerto Colombia²⁴.

Mientras eso sucedía en Barranquilla, en Cartagena el Secretario de Gobierno de Bolívar atribuía el estancamiento económico del departamento a la pobreza de sus comunicaciones. Era la creencia general de que el desarrollo del transporte significaba progreso²⁵; en efecto, al finalizar la década de 1880 el Gobierno Nacional retomó la vieja idea del ferrocarril y con este objetivo firmó en noviembre de 1889 un contrato entre el Gobernador de Bolívar José Manuel Goenaga y el norteamericano Samuel B. McConnico, en virtud del cual éste se comprometía a financiar y construir una vía férrea entre la Bahía de Cartagena y el Puerto Fluvial de Calamar sobre el río Magdalena. En dicho contrato se estipulaba que el

²⁴ *Ibíd.* p.425

²⁵ POSADA, Carbó, Eduardo. El Caribe... Op. Cit. P. 258

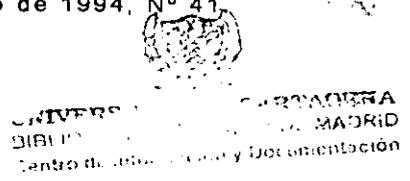
señor McConnico recibiría a cambio subsidios del gobierno “grandes extensiones de tierra de la nación y el monopolio por cincuenta años para la construcción y funcionamiento del mismo.” Además se determinaba la duración de cada proceso entre la planeación y proyecto de la obra, el inicio y ejecución de la misma en un tiempo de 8 meses, 3 meses y 3 años respectivamente desde la fecha de la firma del contrato²⁶.

Para la puesta en marcha de las disposiciones del contrato, Samuel Mc Connico constituyó dos compañías de nacionalidad norteamericana que se denominaron “The Cartagena Terminal Improvement Company” y “The Cartagena- Magdalena Railroad Company”, respectivamente, las cuales debían construir muelles, depósitos, sala de pasajeros y almacenes a lo largo de toda la vía. Pero en 1890, cuando se hizo evidente que el ferrocarril no funcionaría adecuadamente sin el servicio de una flota fluvial propia, se constituyó en Boston la Compañía Fluvial de Cartagena. De este modo, el 10 de mayo de 1891 comenzaron los trabajos del ferrocarril cuyo avance rápido e ininterrumpido permitió la inauguración, en julio de 1893, del Muelle de la Machina y luego, la puesta al servicio de toda la obra, en julio de 1894. La línea férrea con una longitud de 105.8

²⁶ NICHOLLS. T. Tres Puertos. Op. Cit. Pág. 128

kilómetros contaba con 11 estaciones intermedias y un material rodante inicial de 4 locomotoras y 85 vagones²⁷.

²⁷ LEMAITRE. Historia General... Op. cit. p. 427; y Wilson BLANCO Romero. "Cartagena tuvo tren: el ferrocarril Cartagena-Calamar. Contexto histórico de su surgimiento". En: Huellas, Revista de la Universidad del Norte, Barranquilla, agosto de 1994, N° 41.



CAPITULO 2

EL PERIODO FERROVIARIO

Las innovaciones tecnológicas que hicieron posible la vida urbana moderna se instalaron en el mundo americano durante la última mitad del siglo XIX, tales transformaciones, que se generaron con algunos años de retraso, comprendieron la construcción de redes de transporte urbano, de medios de comunicación, redes de alumbrado público, entre otras. A todo este género de construcciones se denomina "obras públicas" y, en mayor o menor grado, su producción se convierte en una parte importante de la constitución del poder político de un estado; en razón de esto, "la manera de resolver la provisión de obras y servicios públicos, aun en el caso de aquellos basados en innovaciones tecnológicas como los ferrocarriles y los telégrafos, no respondió solamente a las exigencias del momento pues cada cuerpo institucional trae su carga



derivada de las experiencias pasadas en el aspecto que le concierne"²⁸.

Con el advenimiento del tren como medio de transporte se inició una profunda transformación de la sociedad; los trenes hicieron posible que quienes vivían en el campo en los alrededores de las grandes ciudades acudieran diariamente a trabajar en ellas. En casi toda Europa, en los Estados Unidos y en varias naciones de América Latina se iniciaron, a la vuelta de pocos años los tendidos de vías y la construcción de trenes. Así, "en Colombia la locomotora de vapor representó el primer contacto de una nación pastoril con la maquinaria moderna; las empresas ferroviarias fueron el medio de colonización de vastas regiones y el campo de acción para el desarrollo de múltiples actividades, hasta entonces, ajenas al colombiano del siglo XIX"²⁹.

La era ferroviaria en Colombia tiene una larga historia. La construcción del primer ferrocarril en la Colombia actual empezó en 1869: el ferrocarril de Bolívar que conectaba a

²⁸ KUNTZ FICKER, Sandra y Priscilla Connoly (coord). Ferrocarriles y obras públicas. México, instituto de investigaciones históricas- UNAM, 1999. Pág.20.

²⁹ ARIAS DE GREIFF, Gustavo. La mula de hierro. Bogotá, Carlos Valencia editores, 1986. pág. 9

Barranquilla con puerto salgar inicialmente, en el mar Caribe tenía, entonces, 27 kilómetros de extensión; la mayor parte de la vía iniciada por promotores ingleses en 1869 y construida por ingenieros alemanes fue dada al tráfico en 1871³⁰. en la década de 1870 se inició la construcción de otras cuatro vías, pero ninguna se terminó con rapidez; al finalizar el siglo sólo se habían construido alrededor de 350 millas de carrileras en todo el país, y estas estaban fragmentadas en trece líneas diferentes sin conexión alguna.

Entre 1880-1910 fue evidente la demora del país para modernizar el sistema de comunicaciones, adoptando el ferrocarril como medio para lograrla. Durante esos años, la nación construyó aproximadamente un 21% adicional del total de líneas construidas durante toda su historia, mientras en México se construyó el 79% de su total, en argentina el 59% y en Brasil el 49%. en casi todos los países americanos la disponibilidad de empréstitos provenientes del extranjero para inversiones directas durante esos años generó grandes oportunidades para ampliar la infraestructura del sistema de

³⁰ RIPPY, Fred James. "Los comienzos de la era ferroviaria en colombiana". en: Jesús Antonio Bejarano (ed.). el siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos. Bogotá, ediciones la carreta, 1977. pág. 259.

transporte, oportunidades que fueron parcialmente aprovechadas por Colombia³¹. Los esfuerzos y recursos colombianos tendientes a consolidar una red ferroviaria nacional fueron demasiado dispersos, de modo pues que los logros de las construcciones de ferrocarriles en Colombia hasta la segunda mitad del siglo XX se redujeron a:

El ferrocarril de Bolívar cuya longitud era de 27 kilómetros (1871); el ferrocarril de Antioquia que, con una longitud de 169 kilómetros, pretendía unir puerto Berrío con Medellín (1874); el ferrocarril de Cúcuta de 71 kilómetros de longitud, cuya línea principal unía a San José de Cúcuta con la cabecera de navegación del río Zulia (1878); el ferrocarril del Pacífico (al que se llamo ferrocarril del Cauca) que, con una extensión de 147 kilómetros, se extendía desde Buenaventura hasta Cali en el Valle del Cauca; el ferrocarril de la Dorada que bordeaba los rápidos y remolinos del río Magdalena (se inició en 1882 y la primera sección de aproximadamente, 20 kilómetros fue puesta al servicio al año siguiente. bajo la dirección de una compañía británica el ferrocarril se extendió hasta Ambalema en 1907, y alcanzo una longitud total de 111 kilómetros); el ferrocarril de Santa Marta, cuya construcción se inició en 1882, debía cubrir la ruta Santa Marta-Ciénaga grande o hasta el lago del cerro de san Antonio; y, finalmente, el ferrocarril de Cartagena que, con una longitud de 108.5 kilómetros, transitaba entre esta ciudad y Calamar (fue iniciado en 1891 y puesto al servicio en 1894)³².

El estado financiero del país constituyó un obstáculo para la construcción de ferrocarriles, pues el gobierno central carecía de fondos públicos necesarios para construir una red férrea

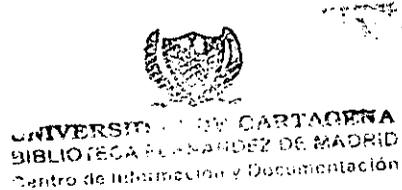
³¹ MCGREEVE, Op cit. Pág. 259

³² F. RIPPY. Op. Cit. pág. 223-225 Y 227

que integrara la nación, a todo esto se sumaba la configuración del relieve del país que dificultaba la construcción y mantenimiento de las vías. En efecto, el relieve quebrado de los centros de población hacía los cuales debieron ser construidas las líneas obligó a los dirigentes políticos a aplazar la decisión de construir vías férreas³³.

Las primeras vías férreas construidas en el país no fueron concebidas con base en la integración del sistema de transporte interno, sino más bien, con un criterio de conexión con el comercio internacional. Efectivamente, el desarrollo del sistema de transporte resultaba fundamental para la integración del país en el mercado mundial; para la implementación del modelo de "desarrollo hacia fuera" era necesario además del aumento de la capacidad de carga, la rapidez del transporte y la reducción de sus costes. El transporte se convirtió en el eje en torno al cual se articularía el ingreso del país al mercado internacional. De este modo, las empresas de navegación a vapor del río Magdalena, que en su momento contribuyeron con la integración económica de la costa Caribe con el interior andino dieron paso al ferrocarril. En este sentido, la construcción de ferrocarriles

³³ W.MCGREEVEY. Op. Cit. Pág. 260



obedecía a los requerimientos de la economía exportadora, de ahí que asumiera una orientación centrífuga toda vez que se buscaba la vinculación de las regiones al mar o al río Magdalena para la exportación de productos agrícolas, principalmente de café³⁴.

En un contexto económico caracterizado por la favorabilidad de las condiciones económicas el estado asumió la tarea de mejorar las vías de transporte, pues a través del fomento a la construcción de ferrocarriles contribuiría con el desarrollo de la economía exportadora. Aun así, la acción del estado no se limitó sólo al impulso de la construcción de obras de infraestructura, sino que se extendió al desarrollo económico a través de la política fiscal y del manejo del sistema monetario estableciendo incentivos y subvenciones para el desarrollo de determinadas industrias y de algunos productos agrarios de mercado interno y de exportación. Sin embargo, "la política de fomento económico del estado no se desplegó de modo intenso durante todo el largo periodo comprendido entre 1886 y 1922"³⁵.

³⁴ TOVAR, Bernardo. "La Economía Colombiana, 1886- 1922". en: Álvaro Tirado Mejía (ed.). Nueva historia de Colombia. Tomo v. Bogotá, Ed. planeta, 1989. pág. 21

³⁵ ibíd. pág. 23

No obstante la intención de las reformas regeneracionistas de dotar al gobierno central de instrumentos para la promoción del desarrollo económico, las guerras civiles de 1895-1899 ocuparon la atención del estado, en razón de lo cual la aplicación de la política de fomento se vio obstaculizada. Una vez finalizada la confrontación, es decir después de la guerra de los Mil Días, (1899-1902), empezó un periodo de paz que produjo un mejoramiento del contexto creando un ambiente favorable para el desarrollo económico y la acción del estado.

Así, desde el despunte del siglo XX y hasta comienzos de la gran depresión, el gobierno colombiano asumió gradualmente el control directo de la financiación, construcción y administración de todas las vías férreas. Esta situación permitió que la construcción de ferrocarriles avanzara decididamente hacia la incorporación paulatina, en todo el país, de un sistema de transporte seguro y barato; en consecuencia, las innovaciones en el transporte adoptadas por el país estuvieron sesgadas a favor de la expansión del comercio exterior e incrementaron la dependencia de la nación a las vicisitudes de los mercados mundiales. Como ejemplo de ello, vemos que: "cuando en 1875 la demanda por el tabaco colombiano decayó súbitamente, el impacto fue



brutal en una economía que dependía casi exclusivamente de ese producto para el suministro de gran parte de sus divisas”³⁶.

De igual forma, a principios del siglo XX también se inició una política de construcción de carreteras, financiada principalmente por capitales domésticos³⁷, con el objetivo de reducir mucho más los costos de transporte para el país y de expandir el tamaño de los mercados. Quizás esta decisión de fomentar la construcción de carreteras tuvo un impacto mayor que el de los ferrocarriles sobre el ritmo de desarrollo económico del país, pero su objetivo en ese entonces no se alcanzó, ya que el interés del gobierno seguía centrado en los ferrocarriles; hasta el punto de que gran parte de los dineros de la indemnización por la separación de Panamá fue destinada en un segundo impulso a los ferrocarriles³⁸.

Ese avance tan limitado en la red de carreteras se debió en gran medida al sistema de construcción y financiación de las

³⁶ W. MCGREEVE. Op. Cit. Pág. 280

³⁷ RAMÍREZ, María. “Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia: 1900-1950”. En: PACHÓN, Álvaro y RAMÍREZ, María. Infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX. Bogotá. Fondo de Cultura Económica. 2006. p. 53.

³⁸ BEJARANO, Jesús Antonio. “La economía Colombiana entre 1922 y 1929”. En: NUEVA HISTORIA DE COLOMBIA. Volumen V. Santafé de Bogotá. D.C Planeta. Pág. 56-7.

mismas, que a diferencia de los ferrocarriles, dicha responsabilidad fue asumida directamente por el gobierno, y por tanto, se vio obstaculizada por las coyunturas de carácter político, económico y civil³⁹ que vivió el país en la primera mitad del siglo XX.

Pese a su impacto innovador los ferrocarriles no pudieron ejercer su influjo independientemente del contexto de su inserción. Su importancia en el despegue económico dependió en buena medida del grado de desarrollo económico que la sociedad en la cual se insertaba hubiera alcanzado a su llegada: "cuando una sociedad ha desarrollado más profundamente los prerequisites institucionales sociales y políticos para el despegue, el rápido crecimiento de un sistema ferroviario frecuentemente ha servido para producir el giro hacia el crecimiento auto sostenido"⁴⁰. en Colombia, al igual que en muchos países "atrasados" , durante el siglo XIX se importó la tecnología ferroviaria con la convicción de que ella permitiría superar las trabas impuestas al crecimiento económico; sin embargo, la implantación de dicha tecnología

³⁹ Coyunturas como: la hegemonía conservadora que privilegiaba la construcción de ferrocarriles, el caos legislativo en materia de transportes, la gran depresión de los años treinta, las caídas de los precios internacionales y las dos Guerras Mundiales.

⁴⁰ KUNTZ. Op cit. pág. 20

involucró un proceso complejo de asimilación y adaptación que no se redujo sólo al aspecto técnico del tendido de las líneas y de la importación de locomotoras.

En un contexto como el colombiano hubo condiciones desfavorables a la introducción del ferrocarril y elementos de resistencia y de fricción directos y específicos para la adopción del sistema de transporte férreo. Entre las primeras hay que destacar los factores naturales y la estructura física del país: topografía áspera, cadenas montañosas, grandes áreas de clima tropical y escasez de caminos transitables. Dentro del conjunto de los segundos, la regionalización, la debilidad extrema del aparato estatal y el predominio de las tendencias centrífugas, representaron un freno a los procesos de decisión necesarios para la construcción de vías férreas. En consecuencia, la fragmentación del espacio regional acompañada con aspectos de rivalidad entre los estados inhibieron el potencial de cooperación interregional necesaria para el establecimiento de los ferrocarriles, al tiempo que factores jurídicos e institucionales obstaculizaron el progreso del proyecto ferroviario.

2.1 FERROCARRIL: TRANSPORTE EN MARCHA

El cable eléctrico ha transmitido a Europa la buena nueva de la inauguración del ferrocarril de Cartagena al Magdalena.

Hijo usted, de los más notables de la ciudad Heroica permítame que al mismo tiempo dirija a esta, mi entusiasta felicitación por esa misma empresa, e indispensable progreso... la satisfacción de usted habrá sido inmensa, al saber que la impetuosa locomotora, saludaba por primera vez con su soplido estridente y supenacho de humo al majestuoso Magdalena⁴¹.

Así, como lo transmite el Sr. Joaquín F. Vélez en su carta dirigida al presidente Rafael Núñez se evidenció la llegada del ferrocarril a Cartagena, cuya inauguración se celebró en julio de 1894; dándole paso a un moderno sistema de transporte en la ciudad.

El ferrocarril Cartagena-Calamar no solo se constituía de locomotoras y rieles también requería, como todo sistema de transporte integro la adecuación de una serie de elementos o accesorios que garantizaran el buen funcionamiento del mismo. Dichos elementos, que fueron establecidos en la ley 108 de 1889 y 30 de noviembre de 1892, eran:

- Carrileras; con una anchura de 3 pies, y con desagües.

⁴¹ ARCHIVO HISTÓRICO DE CARTAGENA. (en adelante A.H.C.). El Porvenir. Cartagena, septiembre 6 de 1894. pág. 3.

- Puentes: con un total de 130 a lo largo de toda la vía, construidos en madera, excepto el que atravesaba el canal del dique, que era complementado con hierro.
- Cercas: rodeaban la vía a una anchura de 20 a 30 metros.
- Terraplenes
- Cortes
- Durmientes
- Rieles: fabricados en acero de la fabrica Bolling & Love.
- Telégrafo: que comunicaba las estaciones entre si.
- Estaciones
- Locomotoras: 8 en total.
- Carros: 115, 9 de 1º clase, 3 para 2º clase, 2 para vivanderos, 55 para cargas, 30 de plataformas y 16 en deposito.
- Tanques de agua: un total de 5.
- Switches: Solo había en las principales estaciones, Arjona, Arenal, Calamar y Cartagena.
- El Wharf de La Machina y Los Edificios de Maquinas Y Talleres⁴².

⁴² (A.H.C) .Registro de Bolívar. Cartagena, agosto 10 de 1895

Con respecto a las estaciones del ferrocarril fueron ubicadas en los lugares estratégicos de la vía y se nombraron de acuerdo al nombre del barrio o pueblo donde estaban las 11 estaciones a saber: Hato Viejo, Arenal, Las Piedras, La Viuda, Arjona, Watts, Turbaco, Torrecilla y Matute, Ternera, Pie de la Popa y Cartagena. Todas construidas en madera y hierro, con capacidad suficiente para depósito de cargas, local de espera para pasajeros y oficinas; excepto la de Cartagena que por ser la estación central fue construida en mampostería y de dos pisos, con capacidad para todas las oficinas de la compañía, local de espera para pasajeros entre otras comodidades; estaba ubicada en la Matuna, en lo que hoy es sede del Banco Popular.

De acuerdo con dos itinerarios de trenes de los años 1893 y 1894 se puede percibir la distancia en km. que separaba una estación de otra y el horario en que el ferrocarril debía llegar a cada estación, tanto en el recorrido de Cartagena a Calamar como viceversa por un lado, y por el otro el valor del transporte para pasajeros de 1º y 2º clase desde la estación de Cartagena hasta la de Turbaco. (ver anexos cuadro 1 y 2).



De lo anterior, se puede analizar que el valor mínimo de transporte de pasajeros, para el primer año de funcionamiento del ferrocarril sería de 0,25 centavos, el máximo de 1,80 centavos para el 1º y 2º clase; los niños menores de 5 años no pagaban y entre los 5 y 12 años la mitad de la tarifa. También eran frecuente los auxilios de transportes ya sea a través de bonos, tiquetes de cortesía, concesiones especiales etc.⁴³

El flete era medido por el peso en toneladas de la carga. Sin embargo, esta medida entro en controversia cuando se quiso implementar el método de medir la carga unas veces como unidad de peso y otras como unidad de capacidad; es decir cuando la carga pesaba poco pero ocupaba mucho espacio no era rentable para la empresa férrea si se cobraba por unidad de peso, pero dicha resolución no fue aprobada.⁴⁴

Por otra parte el servicio de trenes publicaba diariamente los itinerarios del tren que saldría al día siguiente, destacando, el horario de salida, de regreso y si eran de carácter ordinario, extraordinario o expreso. Como se muestra a continuación:

⁴³ (A.H.C.). El Porvenir. Cartagena, julio 3 de 1893

⁴⁴ (A.H.C.). Registro de Bolívar. Cartagena, julio 21 de 1896.

Servicio de trenes.

Mañana saldrán de la ciudad los siguientes trenes a las 3 a.m., tren expreso en combinación con el servicio fluvial conducirá pasajeros directos para calamar. A las 7 a.m. Tren ordinario de carga y pasajeros hasta calamar y puntos de la línea. El expreso regresara a la 1 p.m. Con pasajeros de Barranquilla y correo y el ordinario a las 5 p.m.⁴⁵.

Los trenes expresos y extraordinarios solo salían cuando aumentaba la demanda de pasajeros y carga principalmente, y generalmente los horarios no coincidían con los horarios acostumbrados del tren ordinario; mientras que los trenes ordinarios tenían un horario fijo diariamente y el día que no iba a prestar servicio también era publicado en la prensa desde el día anterior; por lo tanto, la llegada del tren ordinario a las estaciones también debía ser puntual, excepto en caso de inconvenientes ya sea por accidentes u otros.

En cuanto a la accidentalidad, es de anotar, que de acuerdo con las notas de prensa consultadas, los accidentes ferroviarios, que datan generalmente desde principios del siglo XX, se debieron principalmente a fallas mecánicas, exceso de velocidad, mal estado de vías y accesorios, desastres naturales (incendios forestales en cercanías de la vía), e incluso por imprudencia de transeúntes que violaban

⁴⁵(A.H.C.). El Porvenir. Cartagena, septiembre 18 de 1916.

las medidas de precaución (cercas, puentes, carrileras etc.). Por lo tanto el ferrocarril Cartagena-Calamar, requería, además del mantenimiento constante de vagones, locomotoras y de las vías férreas, de una extrema vigilancia para brindar protección tanto a los pasajeros como a las cargas, y a las mismas vías que se vieron amenazadas por transeúntes que las destruían, como lo demuestran algunas quejas presentadas por usuarios⁴⁶. Todo esto generó que se expidieran varios decretos⁴⁷ para el nombramiento de guardas exclusivamente para el ferrocarril y la vía entre la ciudad y el río Magdalena.

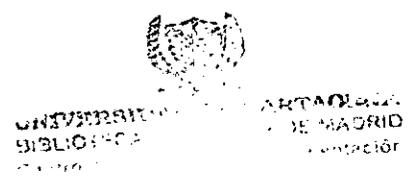
A pesar de todo el ferrocarril Cartagena-Calamar, seguirá cobrando importancia en la movilización de cargas entre el puerto marítimo comercial de la ciudad de Cartagena en el Caribe colombiano y el puerto fluvial en Calamar en el Magdalena, aún en el primer cuarto del siglo XX cuando ya se adelantaban proyectos de carreteras nacionales, como es el caso de la carretera de Cartagena a Barranquilla⁴⁸; además de lo anterior, se evidencia preocupación por obras relacionadas

⁴⁶ (A.H.C.). El Porvenir. Cartagena, junio 23 de 1917 y julio 27 de 1918.

⁴⁷ (A.H.C.). Registro de Bolívar. "decreto número 157" Cartagena, abril 25 de 1895.

⁴⁸ (A.H.C.). Gaceta Departamental. Cartagena, febrero 19 de 1923. RAMÍREZ, op.cit. p. 51.

con el mejoramiento del muelle de La Machina procurando un beneficio mutuo entre el ferrocarril y el muelle.



CAPÍTULO 3

FERROCARRIL Y RECUPERACIÓN ECONÓMICA DE CARTAGENA ENTRE 1900-1924

3.1 CARTAGENA A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

Cartagena durante la primera década del siglo XX desarrolló algunos indicios de la recuperación que evidenció en la segunda década del mismo siglo y dejó atrás el gran retroceso que la caracterizó desde las guerras de independencia hasta 1870 aproximadamente⁴⁹. Tales signos se reflejaron tanto en el campo demográfico como en el económico; en cuanto al primer punto, es preciso anotar que Cartagena al igual que Barranquilla a principios del siglo XX, mostró un crecimiento demográfico acelerado en su participación a nivel nacional, al punto que la estructura de recinto cerrado resultaba estrecho para dicha expansión, fue entonces cuando se hizo necesaria la urbanización de áreas extramuros, como el Cabrero, Manga, Pie de la Popa entre otras, y por ende la transformación de la arquitectura militar

⁴⁹ MEISEL ROCA. Op cit_Pág. 23

de la ciudad heredada en los tiempos de la colonia, a través de la apertura o demolición de partes amuralladas ⁵⁰, con el fin de favorecer dicha expansión.

En lo que respecta al crecimiento económico, estuvo influenciado por la construcción en 1893, del Muelle de la Machina, la recuperación de la navegabilidad del canal del dique, el funcionamiento del ferrocarril Cartagena – Calamar y la reactivación del puerto entre otros. Siendo de gran prioridad para este estudio la influencia del ferrocarril en la medida en que con dicha obra Cartagena como antes lo había hecho Barranquilla, logró conectar su puerto marítimo con el río Magdalena. Lo cual permite contrarrestar los inconvenientes de navegabilidad que se venían presentando con el Canal del Dique y a la vez un logro para poder disputar con Santa Marta y Barranquilla la primacía portuaria en el Caribe colombiano, lugar que en ese entonces gozaba Barranquilla como principal puerto exportador de café ⁵¹.

⁵⁰ Proceso iniciado en las dos últimas décadas del siglo XIX, pero se hizo más evidente en las dos primeras décadas del XX. (Lemaitre. Bogotá. 1983. Pág. 530-536).

⁵¹ NICHOLS. Op cit. pág. 241



De igual forma, el inicio del siglo XX en Cartagena evidenció el establecimiento de algunas empresas importantes, que aunque no representaron un proceso de industrialización como tal, generaron un primer impulso industrial. Pero, dicho florecimiento no hubiera sido tan significativo sin la influencia de las políticas de gobierno del presidente Rafael Reyes (Quinquenio de Reyes 1904-1909), las cuales en cumplimiento de su lema: "necesitamos menos política y más administración", contribuyeron al desarrollo industrial del país⁵². Fueron precisamente esas circunstancias las que permitieron que algunas familias cartageneras acumularan capital comercial para establecer modestas factorías que favorecían el desarrollo de la región⁵³, como ejemplo de ello: Fabrica de textiles Espriella, Fabrica de chocolates Lequerica Hermanos, Fabrica de calzados de la Espriella, Fabrica de jabones Araujo, Laboratorios Román entre otros.

3.2 FERROCARRIL Y RECUPERACIÓN ECONÓMICA

El ferrocarril Cartagena – Calamar en conjunto con el Muelle de la Machina, sobre la bahía de las Ánimas, proveyó a la

⁵² ANGULO Bossa, Álvaro. Aspectos sociales y políticos de Cartagena de Indias: siglos XVI y XX. Bogotá. Antillas. 2001. Pág. 144

⁵³ Ibíd. Pág. 113.

ciudad de un corredor de carga ágil y eficiente, que obviaba las dificultades de comunicación con el río Magdalena a través del Canal del Dique⁵⁴.

El funcionamiento del ferrocarril hizo sentir sus efectos en varios sectores de la economía cartagenera, inicialmente, influyó sobre la actividad portuaria⁵⁵, la cual, a principios del siglo XX, vivió una notable reactivación, como respuesta al aumento en el volumen de importación de víveres y artículos varios (textiles, cigarrillos, aguardientes etc.) que se comercializaban en la ciudad. Esta se constituyó en la actividad más común de los comerciantes capitalistas asentados en la ciudad, porque les permitió convertirse en "operadores portuarios: en el recibo y despacho de mercancías, en el transporte de estas hacia el interior del país y en agentes navieros de compañías extranjeras"⁵⁶, como fue el caso de los empresarios: Carlos Vélez Daníes, Rafael del Castillo, Diego Martínez Camargo, Bartolomé Martínez Bossio, entre otros, quienes a pesar de tener inclinación por

⁵⁴ RIPOLL, María Teresa. "Redes familiares y el comercio en Cartagena: El caso de Rafael del Castillo & Co., 1861-1960". En: Cuadernos de Historia económica y empresarial. Banco de la República. Cartagena. Febrero 2000. Pág. 26

⁵⁵ La actividad portuaria en Cartagena significó el motor de crecimiento económico hasta mediados del siglo XX (Ripoll y Báez. Bogotá. 2001. Pág.15)

⁵⁶ RIPOLL, op. Cit. Pág. 15



un negocio en particular, seguían la tendencia de los empresarios de finales del siglo XIX, de acumular capital a través de la diversificación de inversiones de acuerdo a las oportunidades del momento⁵⁷.

Dicho aumento de las importaciones, también, propició la formación de gran parte de las fabricas que se iniciaron a principios del siglo XX, las cuales se caracterizaron por importar la materia prima que requerían, como podemos mencionar La Cartagena Oil Refining Company, Talleres Mogollón, Fabrica de Tejidos de Punto etc., las cuales tenían la oportunidad de importar, respectivamente, petróleo crudo, papel y textiles a muy bajos costos, generando mayor rentabilidad⁵⁸.

En cuanto a La Cartagena Oil Refining Company dejo de ser viable económicamente, desde que se halló el primer yacimiento de petróleo de importancia del país, en el Campo de las Infantas (Santander) dando cabida en 1921 a la segunda refinería de petróleo en el país, esta vez por la

⁵⁷ RIPOLL, María Teresa. "La actividad empresarial de Diego Martínez Camargo 1890-1937". En: Cuadernos de historia económica y empresarial N° 2. Cartagena de Indias centro de investigaciones históricas del Caribe Colombiano. Banco de la Republica. 1999 Pág. 15

⁵⁸ MEISEL, op.cit. Pág. 46

Tropical Oil Company en Barrancabermeja⁵⁹. Sin embargo surgió el problema de transportar el petróleo desde el interior del país hasta la costa Caribe, puesto que a través de vapores fluviales resultaba muy costoso y lento; entonces se pensó en la posibilidad de construir un oleoducto desde Barrancabermeja hasta el puerto de Cartagena en el sector de Mamonal, y en 1923 ya se firmaba contrato entre el gobierno nacional y la compañía canadiense Andian National Corporation⁶⁰.

Esta compañía, en el proceso de adecuación para construir el oleoducto, generó y participó activamente en la realización de varias obras de infraestructura⁶¹, que en cierta forma contribuyeron al desarrollo y recuperación de la ciudad en las primeras décadas del siglo XX. Del mismo modo la escogencia la ciudad como terminal del oleoducto, fue significativo para la condición del puerto, teniendo en cuenta solo el volumen de petróleo exportado por dicho puerto desde finales de los años veinte.

⁵⁹ NICHOLS, op.cit. p. 249.

⁶⁰ MEISEL, op.cit. p. 38

⁶¹ Ibíd. Pág. 38

En lo que respecta al funcionamiento del ferrocarril en Cartagena durante el primer cuarto del siglo XX, es de anotar que representó un medio de comunicación y transporte acorde a las necesidades del momento. Es decir, al tiempo que garantizó el transporte de cargas y pasajeros entre la ciudad y las poblaciones aledañas a la vía férrea (Arjona, Turbaco, Arenal, Sincerin, Calamar entre otras) les permitía a dichas poblaciones la posibilidad de intercambiar o comercializar sus productos con la plaza de Cartagena favoreciendo el desarrollo de la vida económica de las mismas⁶². Del mismo modo, el ferrocarril fue generador de progreso económico para la ciudad, en la medida que contribuyó con la condición necesaria para competir ventajosamente por el comercio exterior y fortalecer la integración nacional, que se veía obstaculizada por las dificultades de transporte que en ese entonces caracterizaban a la ciudad y gran parte del país.

Dicho medio de transporte, también fue útil en la movilización de materiales⁶³ necesarios para la construcción de ciertas obras de infraestructura en la ciudad e incluso para la

⁶² (A.H.C.). El Heraldó. Cartagena, 15 de diciembre de 1923. Pág. 1

⁶³ A.H.C. Gaceta Municipal. Cartagena, 20 de enero de 1924. Pág. 2

construcción del oleoducto de la Andian⁶⁴. Sin embargo, no fue ajeno a las críticas del comercio local por la demora, atribuida al ferrocarril, que muchas veces sufrían las mercancías en las bodegas del muelle de la Machina.

El siguiente cuadro registra el movimiento del ferrocarril durante 16 años con un faltante de 9 años; se observa que los primeros 10 años reflejan una ganancia operacional contraria a los últimos 6 años. Como lo sostiene Meisel, dicha diferencia pudo ser influenciada por algunos factores coyunturales del país en la década del 30 como la expansión del transporte por carreteras a partir de la construcción de vías y el auge de automóviles y camiones⁶⁵ y la pérdida de importancia del río Magdalena como principal vía de comunicación del país, reemplazada por la ruta hacia el Pacífico para dar salida a las exportaciones por el puerto de Buenaventura.

⁶⁴ RIPOLL, María Teresa y BAEZ Javier Eduardo. Desarrollo industrial y cultura empresarial en Cartagena, 1920-2000. Bogotá. Fundación universitaria de Bogotá Jorge Tadeo Lozano. 2001. Pág. 15

⁶⁵ RAMÍREZ, op.cit. p. 59.



Cuadro N° 1.

Movimiento del ferrocarril Calamar-Cartagena

Año	Ingresos (pesos)	Egresos (pesos)	Pasajeros (personas)	Carga (toneladas)
1921	528.903	397.134	39.708	108.274
1922	291.454	287.115	28.751	38.379
1923	365.955	292.442	27.652	57.486
1924	405.113	330.533	30.304	64.739
1925	562.048	412.127	29.410	107.080
1926	648.079	464.373	34.042	118.078
1927	620.797	497.045	36.250	105.976
1928	675.074	530.989	32.851	111.008
1929	564.892	459.547	27.309	87.473
1930	416.345	383.696	20.923	72.136
1940	218.311	379.472	19.270	57.229
1941	272.163	350.691	34.883	71.672
1942	206.063	417.926	40.957	41.382
1943	251.912	498.800	55.172	52.084
1944	308.405	535.506	63.209	80.586
1945	367.221	689.774	66.418	88.253

Fuente: Ortega, Alfredo. Ferrocarriles colombianos. Bogotá: Imprenta Nacional, 1949. Pág. 30. Citado por Meisel. Op. Cit. Pág. 35.

Dicha reflexión es aceptable, dado que en el país las políticas de construcción de carreteras se iniciaron desde principios del siglo XX, pero sus resultados solo se evidenciaron desde la década del 30, cuando se hizo necesario expedir leyes⁶⁶ que incentivaran la construcción de carreteras y recurrir a distintas fuentes de financiación como prestamos al Banco de la República, contrato de empresitos etc.

Así las cosas, las carreteras a diferencia de los ferrocarriles, no constituyeron un complemento a los medios de transporte anteriores, sino un sustituto a los mismos y éstos ya no tendrían razón de ser si el río Magdalena, no representaba la arteria principal de comunicación, razón por la cual se construyeron los primeros ferrocarriles colombianos. En fin, todo esto incidió en la disminución en los "volúmenes de carga transportados por el ferrocarril desde Cartagena hasta el río Magdalena y viceversa"⁶⁷ como lo muestra el cuadro anterior.

⁶⁶ "Ley 89 de 1928 Concejo Nacional de Vías". Con el fin de asesorar al gobierno en la construcción y adquisición de material y elaborar proyectos de reforma a la legislación en todo lo relacionado con infraestructura de transporte. (RAMIREZ, 2006, Pág. 65)

⁶⁷ MEISEL, op.cit., p. 35.

Por otra parte, Cartagena a diferencia de otras ciudades del país no generó un desarrollo ferroviario capaz de estimular los principales sectores productores de insumo del ferrocarril como eran el hierro y el carbón de piedra. Es decir, aunque en la ciudad, existieron pequeños talleres de fundición no fueron tan activos como los de Antioquia (Bello⁶⁸), La Dorada, Girardot, Facatativa, Barranquilla y del Pacifico (Chipichape)⁶⁹, los cuales reparaban y mantenían las principales vías férreas del país a la vez que proporcionaban los materiales indispensable para el funcionamiento permanente de los trenes; por lo cual dichos insumos generalmente fueron traídos del interior del país. En cuanto al carbón, como principal combustible de las locomotoras, es entendible debido a la inexistencia de minas de carbón en la ciudad, por lo cual el carbón requerido para los ferrocarriles tanto para Cartagena como para Barranquilla era extraído desde las principales minas de carbón del país hasta que fue reemplazado por la leña.⁷⁰

⁶⁸ Talleres de Bello, se iniciaron en 1924 y en 1925 ya estaban en servicio, al mismo tiempo se adquiría nuevo material rodante y se mejoraba el estado físico de toda la vía. POVEDA Ramos, Gabriel. Antioquia y el ferrocarril de Antioquia. Medellín. Graficas Vallejo. 1974. Pág. 69

⁶⁹ RAMIREZ, op, cit. Pág. 138

⁷⁰ *Ibíd.* Pág. 138

Por último encontramos, que con el adelanto, de la terminación de la fecha de concesión del ferrocarril⁷¹, faltando aproximadamente 20 años para cumplir el tiempo estipulado en el contrato; es decir, termino en 1921 cuando debía ser en 1940, nos preguntamos por los motivos que llevaron a la empresa a cargo de la concesión Colombian National Railway Company Limited, aun a sabiendas que, de acuerdo con el cuadro del movimiento del ferrocarril antes citado, por lo menos durante los diez primeros años, se evidencio un ingreso mucho mayor que el gasto; sin desconocer que representó una ventaja significativa ante los problemas de comunicación que caracterizaron a la ciudad en dicho periodo a pesar del "encarecimiento de los fletes" por el que constantemente se quejaban pasajeros y comerciantes de la ciudad⁷².

3.3 PROBLEMAS ENTRE EL PUERTO Y LA EMPRESA DEL FERROCARRIL

Para la segunda década del XX el Muelle de la Machina se mostraba insuficiente para el movimiento de carga, ya que

(A.H.C). Gaceta Departamental. "Ley 76 de 1920". Cartagena, 14 de mayo de 1921. Pág. 1

⁷² A.H.C. Misceláneas. La verdad. Cartagena, 14 de mayo de 1913. Pág. 2

debido a su estrechez no permitía el desembarque de varios buques a la vez haciendo de esto una tarea tortuosa y demorada, como lo demuestra la siguiente nota de abril de 1913:

Hace pocos días que hicimos eco a una queja general del comercio de esta plaza, ocasionada por la demora que sufren las mercancías en el Muelle de la Aduana, demora que no es atribuible a incompetencia del personal de aquella oficina, sino a la estrechez de los muelles y de los muelles y de las bodegas de nuestro puerto marítimo, dado el incremento que en los últimos tiempos está tomando la importación que se hace por esta aduana⁷³.

Por lo tanto, se hacía necesaria la intervención del gobierno nacional en pro del mejoramiento del "Puerto de Cartagena", porque cada día que pasara las obras se harían más costosas; en este estado de cosas, por fin en 1921, se publica el contrato para la prolongación del muelle de la Aduana de Cartagena y construcción de otras obras; en el cual se estipula:

La construcción de un muelle de madera fuerte con tablonés de tea, de tres pulgadas de espesor, que se uniría al muelle actual de la aduana, en dirección de la bahía de las Ánimas, una bodega o almacén dividido en cuatro departamentos; poner en servicio cuatro lanchas para ejecutar la descarga y carga de los buques que entren al puerto, una plancha de vapor que sirva para remolcar las lanchas de carga; colocar en el muelle una grúa para alzar bultos grandes y pesados, etc.⁷⁴

⁷³ A.H.C. El Porvenir. Cartagena, abril 19 de 1913. p. 2.

⁷⁴ A.H.C. Gaceta Departamental. "Contrato". Cartagena, agosto 10-11 de 1921. Pág. 1 y 2.

Todo esto en procura de la prestación de un mejor servicio y por ende, de la prosperidad comercial de la ciudad, que dependía de las ventajas de comunicación del ferrocarril y el puerto comercial.

Las relaciones entre la empresa del ferrocarril y el comercio de la ciudad no siempre fueron cordiales; se vieron sometidas a constantes disputas. Relacionadas, por ejemplo, con la manera de cobrar el transporte de las cargas, cuando se intento cambiar el índice de medida para calcular el costo total de las mismas; ya sea por unidad de peso o de capacidad, porque si la carga pesaba mucho y ocupaba poco espacio era más rentable para la compañía que aquella que ocupaba gran espacio y pesaba poco.

De igual forma, todas estas diferencias estuvieron mediadas por el gobierno nacional, quien debía intervenir entre comerciantes y la empresa férrea, con el fin de mantener a cada uno dentro del margen de sus derechos y obligaciones. Por lo cual, finalmente se declaró que lo más justo, era medir las cargas por unidad de peso, puesto que cada comerciante podía saber fácilmente lo que debía pagar a la empresa, sólo

multiplicando la totalidad del peso de las cargas por el valor de cada tonelada⁷⁵.

Por otra parte, la ciudad agotó todos los esfuerzos necesarios para mantener su prosperidad comercial y por tanto, para la segunda década del siglo XX, se retomaron proyectos para la canalización del Dique, que a pesar de sus inconvenientes de navegabilidad (especialmente en el verano), todavía se mostraba como una vía de comunicación útil para el comercio de la ciudad, con el establecimiento de una compañía de navegación fluvial correspondiente.

Así mismo, para dicha época, también fueron frecuentes algunas disposiciones sobre transportes públicos nacionales⁷⁶, en las que se resaltaban algunas normas que debían cumplir los transportadores de cargas y las sanciones en caso de incumplimiento, como pagar indemnización por daños o pérdidas de cargas, por lo cual las estaciones y puertos deben estar provistos de bodegas seguras y capacidad de carga; los descuentos y rebajas debían estar estipulados en las tarifas y

⁷⁵ A.H.C. Registro de Bolívar. Cartagena, julio 21 de 1896. Pág. 1

⁷⁶ A.H.C. Gaceta Departamental. "Ley 52 de 1919". Cartagena, diciembre 23 de 1919. p. 1.

ser reglamentados para gozar de legalidad; pagar multa por cada día de demora en el transporte, etc.

Otra ley que complementa la anterior, es más dirigida a las empresas públicas de ferrocarriles se refiere a los requisitos que deben tener con respecto a las locomotoras, carros e incluso las multas que deben pagar por retirar del tráfico algún (os) carro (s) sin causa justificada, perjudicando así el tráfico comercial⁷⁷. Ambas leyes son un reflejo de la importancia que cada vez más adquirirán los medios de transporte público y por tanto, debían ser regidos por reglamentos para garantizar su cumplimiento.

3.4 CALAMAR COMO TERMINAL DEL FERROCARRIL

Calamar, terminal del Ferrocarril a orillas del río Magdalena, después de representar un pequeño puerto fluvial, que mantenía un activo comercio con la ciudad de Barranquilla, se convirtió, con la llegada del ferrocarril, en el punto central que aseguraba el tráfico comercial entre Cartagena y el interior

⁷⁷ A.H.C. Gaceta Departamental. "Ley 4 de 1920". Cartagena. Octubre 30 de 1920. Pág. 1.

del país, cobrando gran importancia para la población de Calamar.

El ferrocarril se convirtió en el eje, sobre el cual giraba la economía de Calamar. La fuente de ingresos salariales era proveniente del cargue y descargue de mercancías que transportaba el ferrocarril en la ruta Cartagena-Calamar o viceversa, cuyas mercancías a su vez, eran desplazadas en buques de carga hacia el interior del país⁷⁸.

Como lo confirman habitantes del municipio⁷⁹, la mayor parte de la población calamarenses, estaba vinculada al funcionamiento del ferrocarril, ya sea como obreros de las empresas que surgieron complementarias a éste, o directamente como estibadores o braceros en el puerto fluvial. Estos últimos estuvieron organizados por sociedades de braceros (como la de José del Carmen Suárez), conformadas por cuatro cuadrillas de 70 hombres cada una, a quienes se les pagaba por el total de toneladas cargadas. Sin embargo, ya para el año de 1937, tales sociedades se habían desintegrado, debido al surgimiento de movimientos huelguistas y sindicales, que se hizo sentir en el municipio desde 1920, aproximadamente, por parte de los braceros de las bodegas del ferrocarril, para contrarrestar la inclusión en

⁷⁸ MARTELO SARMIENTO, Victorino. Calamar. Período republicano. Barranquilla. Editorial Antillas. 2004. p. 28.

⁷⁹ De acuerdo con entrevistas realizadas a dos habitantes del municipio en julio 15 de 2004: Francisco Castillo de 70 años de edad y Andrés Olivo de 85 años.

sus labores de obreros ajenos a las sociedades de braceros establecidas; dichas sociedades para la década del treinta veían venir su liquidación y por ende que la contratación de obreros quedara sujeta al régimen individual de contratistas, quienes se encargarían de escoger a las cuadrillas de braceros.

El ferrocarril también fue generador de la formación e instalación de empresas y sucursales, que en cierta forma completarían el comercio y el turismo que se propagó en el municipio en dicha época, tales como:

- La Tropical Oil Company (llamada la Troco): Dedicada a la exploración y explotación de petróleo.
- La Andian Nacional Corporation Ltda.: Transportaba el petróleo crudo desde el yacimiento petrolífero de Barrancabermeja hasta el Puerto Marítimo de Cartagena.
- Astillero Slip: Sitio donde se reparaban toda clase de embarcaciones y se construían lanchas.
- La Nordeste: encargada de transportar el material rodante de los ferrocarriles desde el interior del país.



- Lan Scadta: Empresa de aviación colombo-alemana, estableció una agencia de correo aéreo en Calamar⁸⁰.

Además de la creación de fábricas de cigarrillo, mantequilla, jabón, gaseosas e incluso de hoteles de lujos que respondieron a la demanda de viajeros y foráneos en general que por diversos motivos llegaban al municipio de Calamar atraídos por el flujo comercial del puerto. Sin embargo, toda ese andamiaje económico y social, se derrumbó cuando el ferrocarril dejó de funcionar y hoy sólo queda en los habitantes del municipio, que vivieron la época del ferrocarril, como los señores Andrés Olivo de 85 años de edad y Francisco Castillo de 70 años de edad, antes citados "el recuerdo nostálgico de la época dorada del tren, incluso algunos aún añoran su regreso"⁸¹.

⁸⁰ V. MARTELO. Op. Cit. Págs. 53-56

⁸¹ Ibíd. p. 29; Cfr. Freddy y Libardo Muñoz. "El tren que llega a Calamar" documental para T.V. Serie trópicos Canal Regional Telecaribe, Republica de Colombia, 2005

CONCLUSIÓN

La historia del transporte en Colombia hasta mediados del siglo XX estuvo marcada por la importancia del río Magdalena, como principal arteria de comunicación del país. Al iniciarse el proceso de modernización, entre fines del siglo XIX y comienzos del XX, las políticas de transporte giraban en torno al río Magdalena, buscando en la medida de lo posible la interconexión de los centros de producción del país con los puertos del Caribe colombiano.

Así las cosas el advenimiento de los ferrocarriles en Colombia represento una alternativa para resolver los problemas de comunicación y transporte, y la vez una respuesta al proceso de modernización capitalista que vivía en el momento. Debido a los altos costos de financiación y a la inestabilidad política y económica del país, la mayoría de los ferrocarriles colombianos de fines del siglo XIX debieron ser construidos a través de contratos de concesión entre el gobierno y firmas extranjeras generalmente, las cuales se encargaban de la construcción, mantenimiento y usufructo de dicha obra por el

tiempo estipulado en el contrato. Quizás esta seria una de las causas que obstaculizo el desarrollo de una red férrea que integrara todo el país, porque solo hasta principios del S XX el gobierno nacional empezó a crear políticas de construcción de ferrocarriles y por tanto a asumir su costo.

El ferrocarril Cartagena, Calamar, no fue ajeno a dichas circunstancias, llego a la ciudad, con el fin de salvar una dificultad (como lo era los inconvenientes de navegabilidad del canal del Dique) y al igual que las demás vía férreas construidas en el país, su objetivo no era exactamente la integración nacional sino más bien facilitar el comercio exterior y por ende la conexión con el mercado mundial.

En cuanto a la recuperación económica de la ciudad, el ferrocarril hizo sentir sus efectos en varios sectores de la economía de la misma, porque al tiempo que se constituye como un medio de transporte de carácter comercial, principalmente, que movilizaba cargas entre el puerto comercial de la ciudad y el fluvial en el municipio de Calamar, fue generador de progreso económico para la ciudad en la medida que contribuyó con la condición necesaria para competir ventajosamente por el comercio exterior con los

demás puertos del Caribe colombiano y a la vez con la reactivación de la actividad portuaria que vivió la ciudad a principios del siglo XX, como respuesta al aumento en el volumen de importación de víveres y demás artículos que se comercializaban en la ciudad.

En este estado de cosas, el comercio cartagenero se vio abocado a un nuevo problema cuyo resultado fue que, a pesar del momentáneo resurgimiento de la plaza, con la llegada del ferrocarril Cartagena – Calamar la ciudad no recupero su antiguo status de puerto principal de la república. En contraste con esto, al tiempo que el ferrocarril era inaugurado Barranquilla lograba ponerse a la vanguardia del comercio de la costa Caribe y de todo el país.

En lo que respecta a Calamar, antes del funcionamiento del ferrocarril, representaba un municipio que en aprovechamiento de su ubicación estratégica (en la confluencia del río Magdalena y desembocadura del Canal del Dique), mantenía un antiguo comercio con la ciudad de Barranquilla, y con la llegada del ferrocarril también llegó una nueva vida fundamentada en el comercio del puerto. Dando como resultado, mayor importancia económica para el municipio,

dentro del contexto económico - regional.
Desafortunadamente, esa época dorada llegó a su fin a mediados del siglo XX cuando el ferrocarril dejó de funcionar.

FUENTES PRIMARIAS

a) Escritas

A. H.C.

Serie: Prensa

Sección: Gran Formato

- El Porvenir, Cartagena, (1894-1924)
- Gaceta Departamental, (1901-1924)
- Registro de Bolívar, (1894-1900)

b) Orales

Entrevistas a los habitantes de Calamar: Francisco Castillo nacido en 1934 y Andrés Olivo nacido en 1923.

FUENTES SECUNDARIAS

ARIAS DE GREIFF, Gustavo. La mula de hierro. Bogotá, Carlos Valencia editores, 1986.

BLANCO ROMERO, Wilson. "Cartagena tuvo tren: el ferrocarril Cartagena-Calamar. Contexto histórico de su surgimiento". En: Huellas, Revista de la Universidad del Norte, Barranquilla, agosto de 1994, N° 41.

CORREDOR MARTÍNEZ, Consuelo. Los límites de la Modernización. Bogotá, CINEP, 1997..

FISCHER, Thomas. "Empresas de navegación en el río Magdalena durante el siglo XIX: dominación extranjera y lucha por el monopolio". En: Carlos DAVILA Ladrón de Guevara (comp.). Empresas y empresarios en la historia de Colombia, siglos XIX-XX. Bogotá, Norma- Ediciones Uniandes, 2003. Volumen 2.

HORNA, HERNÁN. "Modernización, transporte y espíritu empresarial en Colombia durante el siglo XIX". En: revista huellas. N° 22. Barranquilla, Universidad del Norte, 1988.

KUNTZ FICKER, Sandra y Priscilla Connoly (coord). Ferrocarriles y obras públicas. México, Instituto de investigaciones históricas- UNAM, 1999.

LATORRE, Emilio. Transporte y crecimiento regional en Colombia. Bogotá, Fondo Editorial CEREC, 1986.

LEMAITRE, Eduardo. Historia General de Cartagena. Bogotá; Banco de la República, 1983. Volumen IV.

MARTELO SARMIENTO, Victorino. Calamar. Período republicano. Barranquilla. Editorial Antillas. 2004.

MCGREEVEY, William Paúl. Historia económica de Colombia, 1845-1930. Bogotá, Ediciones Tercer Mundo 2ª Edición, 1979.

MEISEL Roca, Adolfo. "Cartagena, 1900-1950: a remolque de la economía nacional". En: Haroldo CALVO y Adolfo MEISEL (Ed) Cartagena de Indias en el siglo XX. Bogotá, Banco de la República Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2000.

MELO, Jorge Orlando. "La evolución económica de Colombia, 1830-1900". En: JARAMILLO Uribe, Jaime. Manual de historia de Colombia. Tomo II. Bogotá, Instituto Colombiano de cultura, 1979.

NICHOLLS, Theodore. Tres puertos de Colombia: Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1973.

OCAMPO, José Antonio. Colombia en la economía mundial, 1830-1900. Bogotá, Siglo XXI Editores, 1984.

ORTEGA, Alfredo. Ferrocarriles colombianos. Bogotá: Imprenta Nacional, 1949.

OSPINA Vásquez, Luís. Industria y protección en Colombia 1810-1930. Ed. Oveja, Bogota, 1974.

POSADA Carbo, Eduardo. El Caribe Colombiano: una historia regional, 1870-1950. Bogotá, El ancla Editores, 1998.



RAMÍREZ, María Teresa. "Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia: 1900-1950". En: PACHÓN, Álvaro y RAMÍREZ, María. Infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX. Bogotá: Fondo de Cultura Económica. 2006.

RIPPY, Fred James. "Los comienzos de la era ferroviaria en colombiana". en: Jesús Antonio Bejarano (ed.). el siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos. Bogotá, ediciones la carreta, 1977.

SALAZAR Montoya, Jaime. De la mula al camión: apuntes para una historia del transporte en Colombia. Bogotá, Tercer Mundo Editores, 2000.

SAMUDIO. Trallero Alberto. La Vida Urbana de Cartagena En el Siglo XIX. Cartagena, Universidad Jorge Tadeo Lozano. 2000.

SANZ Fernández, Jesús et al. Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica, 1837-1995. España, centro de estudios y experimentación de Obras Públicas, 1998.

TOVAR Zambrano, Bernardo. "La economía Colombiana, 1886-1922". En: Álvaro Tirado Mejía (Ed.)- Nueva Historia de Colombia. Tomo V. Bogotá, Ed. Planeta, 1989.

ANEXOS

**ANEXO 1. CARTAGENA-MAGDALENA RAILWAY COMPANY
¡AVISO! ITINERARIO No. 6 PARA LOS TRENES QUE
ESTARÁ VIGENTE.**

Destinado para el Este		Destinado para el Oeste		
No. 1 Mixto Diario	Dist. de Cartagena en Km.	Estaciones	Dist. de Calamar en Km.	No. 2 Mixto Diario
P.M.	Partirán		Llegarán	A.M.
2.45	0	Cartagena 1.3	104.8	11.20
2.48	1.3	Espinal 1.7	103.5	11.17
2.52	3.0	P. Popa 8.0	101.8	11.13
3.16	11.0	Tenera 7.8	93.8	10.50
3.40	18.8	Matute 3.8	86.0	10.26
3.52	22.6	Turbaco 81	82.2	10.16
4.16	30.7	Watts 7.3	74.1	9.49
4.42	38.0	Arjona 15.0	66.8	9.27
5.34	53.0	La Viuda 14.7	51.8	8.35
6.35	67.7	Arenal 19.5	37.1	7.34
7.57	87.2	Hato Viejo 17.6	17.6	6.13
9.10	104.8	Calamar 0	0	5.00
P.M.	Llegarán		Partirán	A.M.

FRANCIS R. HART
Genl Manager

JOHN M. BUTTER
Chief Eng'r y Sr.

J.C. JAMES
Train Despatchet

ANEXO 2. CARTAGENA MAGDALENA RAILWAY C°.

CAMBIO DE TARIFA

Desde el 1° de Julio próximo la Tarifa para pasajeros de 1ª y 2ª clase será como sigue:

		Cartagena	Pie de la Popa	Tenera	Torrecilla	Turbaco
Cartagena	1ª clase	..	0.25	0.90	1.50	1.80
	2ª clase	0.6	1.10	1.30
Pie de la Popa	1ª clase	0.25	..	0.70	1.30	1.65
	2ª clase	0.50	0.95	1.20
Tenera	1ª clase	0.90	0.70	..	0.65	0.95
	2ª clase	0.65	0.50	..	0.45	0.65
Torrecilla	1ª clase	1.50	1.80	0.65	..	0.35
	2ª clase	1.10	0.95	0.45	..	0.25
Turbaco	1ª clase	1.80	1.70	0.95	0.35	..
	2ª clase	1.30	1.20	0.65	0.25	..

TRASPASO DEL CONTRATO del Ferrocarril de Cartagena al Magdalena

Estado de Massachusetts.—Suffolk.—Ciudad de Boston.

Sepan todos los que las presentes vieren que yo Samuel B. McConnico, vecino de Nueva York y ciudadano de los Estados Unidos de América, propietario y concesionario por contrato con el Gobierno de la República de Colombia Sur América, de cierta concesión que lleva fecha del 18 de noviembre de 1889 y aprobada por el Poder Ejecutivo de dicha República el 4 de enero de 1890 junto con ciertas enmendaduras y modificaciones hechas al contrato referidas fechadas respectivamente en 8 de marzo, 10 de julio y 4 de septiembre de 1890, abrazando el derecho exclusivo para la construcción y explotación de un ferrocarril entre el puerto de Cartagena y el río Magdalena, en el Departamento de Bolívar de dicha República, con los ramales y exenciones que correspondan justamente con una concesión de terrenos baldíos y varios derechos, privilegios e inmunidades, como se expresa detalladamente en dicha concesión y sus reformas anexas a él y del cual hacen parte, por el presente y por el valor que he recibido, cado, traspaso y entrego el expresado contrato a J. Jefferson Colidge Jr. de Boston, Massachusetts para que lo mantenga por cuenta y en beneficio de la "Cartagena Terminal & Improvement Company Limited", Corporación que se organizó de acuerdo con las leyes del Estado de Virginia del Oeste, uno de los Estados de los Estados Unidos de América bajo la confianza y condiciones siguientes, a saber: que al ser incorporada y organizada la expresada Compañía de acuerdo con la Ley, traspase y entregue el expresado contrato a la mencionada "Cartagena Terminal & Improvement Company Limited", asumiendo dicha Compañía y tomando a su cargo todas las obligaciones que se imponen por los términos del referido contrato.



BOGOTÁ, D. C. 20 DE NOVIEMBRE DE 1920

NOVIEMBRE 20

por la cual se vende a el contrato de adquisición de las acciones de la *Colombian National Railway Company Limited*.

En Colombia

BOGOTÁ.

Art. 1º. Apruébese el contrato celebrado por el Gobierno Nacional con *The Colombian National Railway Company Limited*, representada por el señor doctor Luis María Isaza, el día 28 de octubre del corriente año que dice:

Los infrascriptos a saber: Romponio Guzman, Ministro de Hacienda, debidamente autorizado por el Excelentísimo señor Presidente de la Republica, por una parte, que en el texto de este contrato se denominará *el Gobierno*, y Luis María Isaza, varón, mayor de edad y vecino del Municipio de Bogotá, a nombre, y en representación de *The Colombian National Railway Company Limited*, Sociedad anonima, domiciliada en la ciudad de Londres, capital del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, Sociedad de la cual es apoderado, debidamente constituido, según el poder que le sustituyó el General Luis Enrique Bonilla, por medio de la escritura pública número dos mil setenta y siete otorgada ante el Notario segundo del Circuito de Bogotá, en diez y siete de octubre de mil novecientos diez y nueve, por la otra parte, que se llamará *la Compañía*, han celebrado el siguiente contrato:

1º La Compañía se obliga a obtener las acciones de la misma Compañía que aún no pertenecen a la Nación, y a entregarlas a ésta, debidamente endosadas, en propiedad, dentro de los seis meses siguientes a la aprobación definitiva de este contrato.

2º Cuando la Compañía haya obtenido, por lo menos, cuatrocientos veinte mil—420 000—de esas acciones y las haya entregado en propiedad al Gobierno éste le entregará, también en propiedad, setenta mil—70 000—hectáreas de tierras baldías, y en seguida continuará entregándole hectáreas de tierras baldías, hasta la concurrencia de cien mil—100 000—hectáreas, a razón de una hectárea por cada seis acciones que reciba. Es entendido que el Gobierno se reserva el dominio de las salinas y fuentes de agua salada que conforme a la Constitución y a la Ley pertenecen a la Nación, las minas de que trata el inciso 3º del artículo 202 de la Constitución y los incisos b— y c— del artículo 4º del Código Fiscal—Ley 110 de 1912—que se hayan descubierto o se descubran en los terrenos baldíos que conforme a este contrato se adjudiquen a la Compañía y los depósitos huano y otros abonos de que trata el inciso b— del mismo artículo citado del Código Fiscal y que estén en el mismo caso que las minas referidas y las demás reservas que contienen las leyes.

3º Las expresadas cien mil—100 000—hectáreas de tierras baldías se entregarán en lotes de diez mil—10 000—

De conformidad con el contrato que a su jurisdicción de los Tribunales de Justicia, entendiéndose que cuando el contratista ha medido de acción que pueden emplearse ante el Poder Judicial. Para que este contrato sea aprobado por el Consejo de Ministros en la misma tenor en Bogotá, a veintidos de octubre de mil novecientos veinte.

Consejo de Ministros.—Bogotá

En sesión de hoy el honorario favorable acerca de los términos.

El Secretario.

Poder Ejecutivo.—Bogotá

Aprobado

MARCO

El Ministro de Hacienda

condas siguientes modificaciones

La cláusula 2ª quedará

2º Cuando la Compañía haya entregado en propiedad también en propiedad, setenta mil—70 000—hectáreas de tierras baldías, y en seguida continuará entregándole hectáreas de tierras baldías, hasta la concurrencia de cien mil—100 000—hectáreas, a razón de una hectárea por cada seis acciones que reciba. Es entendido que el Gobierno se reserva el dominio de las salinas y fuentes de agua salada que conforme a la Constitución y a la Ley pertenecen a la Nación, las minas de que trata el inciso 3º del artículo 202 de la Constitución y los incisos b— y c— del artículo 4º del Código Fiscal—Ley 110 de 1912—que se hayan descubiertos o se descubran en los terrenos baldíos que conforme a este contrato se adjudiquen a la Compañía y los depósitos huano y otros abonos de que trata el inciso b— del mismo artículo citado del Código Fiscal y que estén en el mismo caso que las minas referidas y las demás reservas que contienen las leyes.