

Conectividad fluvial y ferroviaria del Caribe colombiano en los siglos XIX y XX: el ferrocarril de Cartagena

River and rail connectivity of the Colombian Caribbean in the 19th and 20th centuries: the Cartagena railway

Conectividade fluvial e ferroviária do Caribe colombiano nos séculos 19 e 20: a ferrovia de Cartagena

JUAN SANTIAGO CORREA RESTREPO

Economista y doctor en Sociología Jurídica e Instituciones Políticas, Universidad Externado de Colombia; Magíster en Historia Pontificia Universidad Javeriana
Filiación Institucional: Decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad Jorge Tadeo Lozano

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3958-3701>
Correo electrónico: juansj.correar@utadeo.edu.co

ANDRÉS FELIPE REYES PÉREZ

Profesional en Mercadeo y Publicidad de la Universidad Politécnico Gran Colombiano, magíster en Administración de Empresas y especialista en Mercadeo Estratégico del Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA.
Filiación institucional: Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0551-1638>
Correo electrónico: felipe.reyes@cesa.edu.co

* Este artículo hace parte de un proyecto más amplio sobre infraestructura férrea y movilidad en el Caribe colombiano.



Recibido: 11 de febrero de 2021

Aprobado: 2 de junio de 2021

<https://dx.doi.org/10.14482/memor.47.385>

Resumen

El presente documento examina la conexión ferroviaria para el comercio internacional del país por el puerto de Cartagena, en cuanto a su capacidad de situarlo como eje estructurador de la vida económica, política y social, no solo en el departamento de Bolívar, sino, en general, en la región Caribe en los siglos XIX y XX. Aborda el poco éxito del ferrocarril de Cartagena: las causas de este fenómeno y los diferentes problemas que enfrentó, especialmente la rivalidad con otros proyectos y alternativas similares. Se indaga, igualmente, por el papel que desempeñó el ferrocarril en la configuración de los movimientos sociales impulsados por trabajadores calificados, y su alcance e impacto en la historia regional y nacional. La investigación se apoyó principalmente en fuentes hemerográficas, sobre todo, en las consultadas en la hemeroteca de la Biblioteca Nacional de Bogotá, que proveyeron un rico archivo de prensa regional, particularmente de cartagenera, para la comprensión del periodo 1860-1950.

Palabras claves: Ferrocarriles, inversión extranjera, canales, comercio exterior.

Abstract

This document examines railway connection for the country's international trade through the port of Cartagena, in terms of its ability to position it as the structuring axis of the economic, political, and social life, not only in the department of Bolívar, but also, in general, in the Caribbean region in the 19th and 20th centuries. It also investigates the role of the railroad in shaping social movements promoted by skilled workers and its scope and impact on regional and national history. From the methodological point of view, the inquiry relied mainly on newspaper sources. The newspaper library of the National Library of Bogotá provided a rich archive of regional press, especially from Cartagena, for a better understanding of the period 1860-1950.

Keywords: Railways, foreign investment; channels; foreign trade.

Resumo

Este documento examina a conexão ferroviária para o comércio internacional do país através do porto de Cartagena, quanto à sua capacidade de posicionara como eixo estruturante da vida econômica, política e social, não só no estado de Bolívar, mas também, em geral, na região do Caribe, nos séculos XIX e XX. Também investiga o papel que a ferrovia desempenhou na formação de movimentos sociais promovidos por trabalhadores qualificados e sua abrangência e impacto na história regional e nacional. Do ponto de vista metodológico, a investigação baseou-se principalmente em fontes hemerográficas. A biblioteca de jornais da Biblioteca Nacional de Bogotá forneceu um rico arquivo da imprensa regional, especialmente de Cartagena, para a compreensão do período 1860-1950.

Palavras chave: Ferrovias, investimento estrangeiro, canais, comércio exterior.

Introducción

Una de las visiones históricas tradicionales acerca de la creación del ferrocarril de Cartagena lo asocia a una tentativa hegemónica tendiente a evitar el desalojo de la tradicional élite terrateniente de Bolívar por cuenta de una nueva élite económica comercial de Barranquilla¹. Tradicionalmente, las dos principales ciudades de la costa, Cartagena y Santa Marta, fueron fundadas durante la Conquista y la Colonia, y desde entonces, debido a diferentes factores económicos y políticos, existió entre ellas una rivalidad en la medida en que la primera tenía una bahía con condiciones favorables para la construcción de un sistema de defensa, en tanto la segunda tiene una bahía de aguas más profundas ideal para el fondeo de barcos de mayor calado. Por la misma época, se evidencia el fortalecimiento de centros urbanos en la región Andina, en el interior del país, con una intensa dinámica de crecimiento poblacional y económico que se traduce en una temprana ampliación de la red de caminos coloniales y republicanos, factor determinante en la prosperidad económica de esa región,

Ya cumplidas las jornadas independistas en el siglo XIX y consolidado el proyecto republicano, el crecimiento económico se sustentó en la actividad exportadora, lo que implicaba actualizar la infraestructura en aras de incrementar el flujo de mercancías hacia los mercados internacionales. Durante la segunda mitad del siglo XIX, Colombia se embarcó en la construcción de catorce líneas férreas, a fin de lograr la conectividad de los centros de producción locales con el mercado internacional. La mayoría de estos proyectos se constituyó en un verdadero desafío para los territorios, generando la conformación de nuevas subregiones que se tradujeron en unidades políticas y económicas independientes, mientras que otras líneas consolidaron las nociones de territorialidad previas y las dinámicas tradicionales.

A partir de esta contextualización, este documento examinará los corredores de transporte que favorecieron el comercio exterior colombiano a través del puerto de Cartagena, en cuanto a su capacidad de conservar la prevalencia de la ciudad sobre el Bolívar Grande, en particular, y sobre la región Caribe, en un contexto más amplio. Asimismo, indagará en qué medida el ferrocarril fue un “laboratorio”

¹ Se entiende como una línea férrea de carácter hegemónico aquella que permite consolidar el dominio territorial preexistente; por el contrario, las líneas de carácter contrahegemónico son aquellas que brindan condiciones para fortalecer formas territoriales nuevas que retan las preexistentes.

para el desarrollo de movimientos sociales de trabajadores calificados, y su alcance e impacto en la historia regional y nacional.

El artículo está dividido en cuatro bloques: en el primero, se ofrece un balance historiográfico del ferrocarril de Cartagena; en el segundo, se examina el proceso de construcción y operación del ferrocarril, sus alcances y límites como vínculo del comercio exterior; en el tercero, se indaga acerca de cómo el ferrocarril se convirtió en un escenario o “laboratorio” para el desarrollo de movimientos sociales obreros a comienzos del siglo XIX; y, finalmente, en el cuarto bloque, se presentan los resultados de nuestras observaciones.

Desde el punto de vista procedimental, la investigación se centró en un estudio de la prensa publicada. En la hemeroteca de la Biblioteca Nacional de Bogotá, se consultó exhaustivamente la prensa regional, en particular la cartagenera, para el periodo comprendido entre 1860 y 1950. Estas publicaciones periódicas no se eligieron por frecuencia o perdurabilidad; se revisaron todas las menciones del ferrocarril. Igualmente, sobre los momentos de mayor relevancia para el desarrollo de la línea férrea se realizó una indagación en la prensa nacional para contrastar cómo eran tratados estos hechos desde el centro del país. De las fuentes publicadas fuera de Cartagena, el artículo se centra en *El Tiempo*, *El Espectador* y *El Heraldo de Barranquilla*, por ser los periódicos de mayor permanencia, cobertura y difusión.

Desde el punto de vista metodológico, el uso crítico de las fuentes hemerográficas, junto con el contraste con otros tipos de fuentes, permite identificar visiones, debates, posiciones políticas y relaciones de dominación frente a proyectos de infraestructura que no solo suplían una necesidad de movilización de mercancías y personas, sino que reflejaban una visión de desarrollo, y un escenario de disputa política entre élites tradicionales y emergentes. Sin embargo, estas no carecen de límites y restricciones, pues, además de controlar y someter, generan resistencia o insumisiones de aquellos que son su objetivo (Chartier, 1996).

Las representaciones escritas pueden ser consideradas como instrumentos para comprender los modelos de pensamiento y los mecanismos de dominación. Son, en sí mismas, prácticas que separan a los individuos de otros o, bien, los cuestionan al enfrentarlos con “juegos de verdad” en competencia (Chartier, 1996). Los autores de los artículos de prensa apelan a una forma de legitimidad expresada en la “opinión pública”, que define un espacio de circulación de lo escrito entre personas que se encuentran separadas, pero que en privado se comunican a través de la lectura de manera silenciosa, para sí mismos, o de manera pública, a través del

comentario entre amigos o de la lectura en voz alta para aquellos que no lo podían hacer. El periódico define un escenario de sociabilidad que delimita un “espacio público”. Allí, cada uno de los actores involucrados tiene una opinión que se hace pública bien como una entidad abstracta, una tribuna de denuncia, una instancia de juicio o una justificación, en la medida en que existen otras personas que compiten por ser portadores —exclusivos— de dicha opinión (Cue, 2003).

La prensa le permite al lector percibir una frontera móvil entre los intereses públicos y privados. Es una propuesta colectiva de sectores que luchan por imponer una visión de la sociedad. Si bien se puede discutir su capacidad de penetración social y circulación (que se ampliaba con la reimpresión constante de los artículos en periódicos de diversas ciudades o pueblos), los debates y polémicas allí suscitadas estaban dirigidas, primero, a los grupos de poder en conflicto y, segundo, a la población que controlaban o pretendían dominar.

Historiografía del ferrocarril

Desde el punto de vista historiográfico, la investigación en materia de ferrocarriles nacionales se ha centrado, de manera principal, en los componentes técnicos (capacidad de carga, tipo de trocha, valor de los proyectos y niveles de endeudamiento), dejando de lado el impacto sobre la apropiación territorial y los procesos demográficos. El ferrocarril de Cartagena constituyó una parte crucial del esfuerzo conjunto de sus habitantes por impulsar el dinamismo de la ciudad, y competir con las subregiones de Bolívar que pugnaban por un lugar de preponderancia en el acontecer económico, político y social del Caribe colombiano. Si bien el ferrocarril cumplió en parte tal propósito, no logró consolidarse como un proyecto dominante en términos de hegemonía territorial y, más bien, resultó desplazado en importancia por Barranquilla y su ferrocarril.

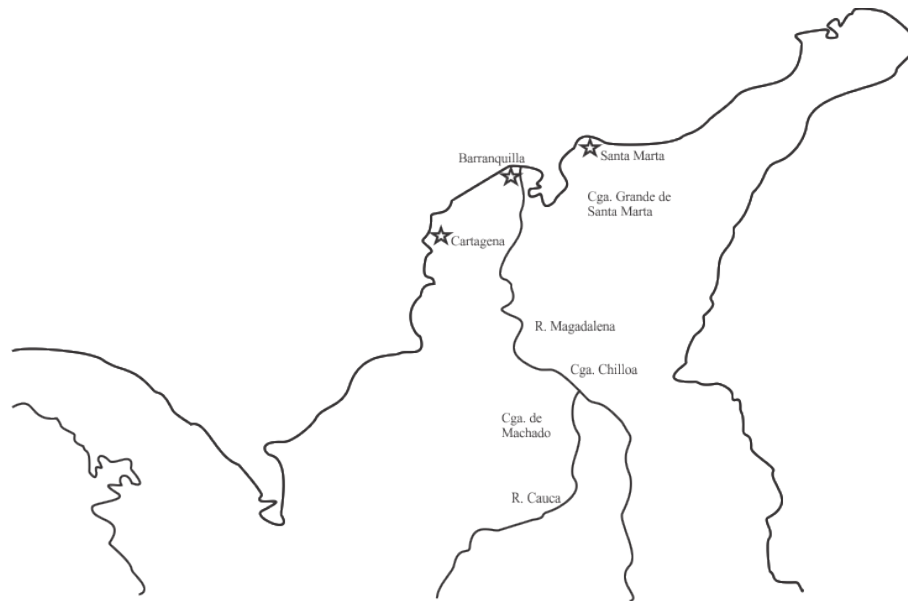
En los distintos estudios, el ferrocarril de Cartagena ha sido examinado de modo parcial y disperso, y todavía no despunta una aproximación sistemática a los efectos de la ferrovía en el desarrollo de la región ni al modo como sorteó los desafíos que le impusieron los nuevos sectores de la élite en el Bolívar Grande². Sin embargo, en términos generales, vale resaltar el esfuerzo enciclopédico de Alfredo Ortega entre 1917 y 1932 por recoger la historia de los ferrocarriles nacionales,

² Para una discusión más amplia del surgimiento de nuevos sectores de la élite en esta región del país Correa (2018), donde analiza el surgimiento de la élite comercial y económica de Barranquilla, y el papel que desempeñó el Ferrocarril de Bolívar en el proceso que condujo a la creación en 1905 de una subregión más dinámica y un polo de desarrollo significativo en el Caribe: el departamento del Atlántico.

a partir del cual es viable construir un panorama general de su situación a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX. Otros documentos, como los de Gabriel Poveda (2002; 2010), Gustavo Pérez (2008) y Thomas Fischer (2002), ofrecen resultados similares a los de Ortega, si bien vale destacar la aproximación de Fischer respecto al relativo éxito logrado por las rutas cortas nacionales (menores de 150 kilómetros) frente a las de mayor longitud.

A su vez, Meisel (2017) examina los cuatro ferrocarriles construidos en el Caribe colombiano en el siglo XIX (Panamá, Barranquilla, Cartagena y Santa Marta), centrándose esencialmente en el componente económico de la operación de las ferrovías. Por su parte, Pérez (1998) señala que el principal incentivo para el establecimiento del ferrocarril fue la necesidad de crear una infraestructura de transporte que apoyara el floreciente cultivo de café, a fin de disminuir los egresos por concepto de fletes, y sostiene que el principal obstáculo para la exportación del producto hacia los Estados Unidos y Europa fueron los elevados costos de transporte. Los productos destinados a ser exportados se movilizaban por trochas hasta las ferrovías que enlazaban con puertos fluviales o marítimos para ser llevados al comercio internacional.

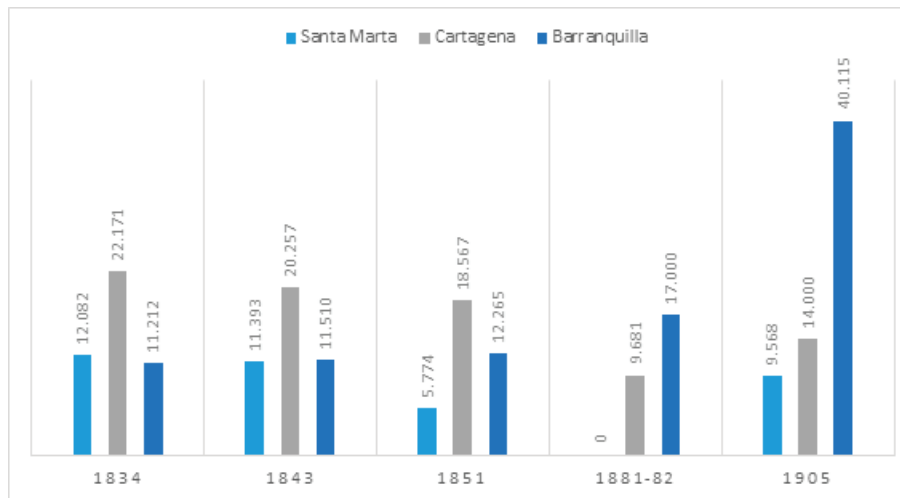
Restrepo y Rodríguez (2013), y Safford (2010) examinaron la situación de Cartagena en relación con los otros puertos del Caribe durante los años 1800, y hallaron que, si bien disponía de una bahía profunda para el arribo de buques de gran calado, su conexión con el interior del país era problemática, por cuanto debía realizarse por el canal del Dique, que a la sazón planteaba permanentes dificultades de navegabilidad e interconexión con el río Magdalena, lo que, a su vez, incrementaba los costos de operación. Tales inconvenientes eran similares a los enfrentados por Santa Marta, ya que la conexión solo era posible a través de las ciénagas hasta el río Magdalena, lo cual dio a Barranquilla unas condiciones favorables para competir con los otros puertos (figura 1). En igual vía, Ripoll (1997) señala que, incluso en los tiempos en que se lograba la conexión con el río Magdalena por el canal del Dique, Cartagena ya había perdido su liderazgo en la región.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 1. Ciudades en la costa Caribe

Meisel (1980) sostiene que Cartagena tuvo una notoria pérdida de dinamismo político y económico (básicamente comercial y naviero) durante gran parte de la segunda mitad del siglo XIX, sumada a una determinante contracción demográfica, para más tarde atestiguar una reactivación de estos indicadores demográficos hacia 1894, durante los años de la Regeneración (figura 2). Sin embargo, el estudio de Restrepo y Rodríguez (2013) expone cómo, pese a dichas dificultades y la pérdida de impulso económico, los comerciantes cartageneros pudieron desplegar soluciones a los problemas de conectividad con el interior y diversificaron sus inversiones en áreas económicas, atrayendo un flujo de inmigrantes extranjeros (además de los empresarios locales) que invirtieron en el desarrollo de la banca, la industria y el agro en ese sector costero (que se irradió desde Barranquilla), en las tres últimas décadas del siglo XIX.



Fuente: elaboración propia a partir de Nichols (1973)³.

Figura 2. Población en las ciudades del Caribe (1834-1905)

Según Mogollón (2012), Cartagena enfrentó la problemática de la articulación con el interior tratando de mejorar la conexión con el río Magdalena mediante unas adecuaciones hechas al canal del Dique y la construcción del ferrocarril Cartagena-Calamar; no obstante, la falta de actualización de los equipos durante su operación y la competencia con otros medios de transporte influyeron para que se redujera cada vez más su efecto y para que jamás se lograra lo esperado cuando se diseñó el proyecto. Meisel (1999) expone más detalladamente la operación del ferrocarril Calamar-Cartagena como columna de la expansión industrial de diferentes empresas, tales como The Andian National Corporation —una multinacional canadiense que, con su oleoducto, logró reactivar las acciones de exportación desde el muelle—, examinando simultáneamente los resultados poblacionales durante esta reactivación. Entre los factores más relevantes para destacar se encuentran el balance entre la empresa pública como modelo de menores utilidades, y la compañía privada y su eficacia en la operación del ferrocarril.

Ortiz Cassiani (2005), por su parte, plasma una reconstrucción fresca del ferrocarril partiendo de la tradición oral que todavía perdura, y examina los problemas primordiales de su construcción, tales como la ausencia de ingenieros idóneos y la falta de una industria siderúrgica, lo que implicó una subordinación hacia empresarios extranjeros con, según su opinión, insólitos privilegios y prerrogativas.

³ No hay datos disponibles para Santa Marta entre 1881 y 1882.

Igualmente, se focaliza en la armonía de dos modelos de transporte: el ferrocarril y las mulas, y expresa que las agrupaciones de cargadores y arrieros estaban en discordancia con el reciente medio de transporte, lo cual creó problemas que se traducían en modificaciones de los precios de pasajeros y carga. Entre lo más llamativo del contenido desarrollado en su estudio se encuentra la utilización del tren como vehículo de socialización y pasatiempo para la población de la región.

Continuando con la apelación a los testimonios e historias, en otro estudio, Ortiz Cassiani (2017) examina los motivos de la construcción del ferrocarril y debate sobre el valor que se le endilga al café en el progreso de la infraestructura ferroviaria, puesto que Cartagena no fue su puerto de entrada primordial. El autor argumenta que la recuperación fue consecuencia de la presidencia de Núñez no solo de los bienes de exportación.

Asimismo, en la historiografía que estudia el nacimiento del ferrocarril y su impacto sobre las corrientes sociales, concretamente el de Cartagena, se resalta el análisis de Gómez (2010), quien examinó cómo surgieron las distintas organizaciones de trabajadores al tiempo que prosperaban la evolución de la infraestructura y la organización productiva. El autor revela que, por cuenta del floreciente adelanto de la industria en Cartagena, la línea divisoria entre artesanos y obreros era indefinida y, por consiguiente, las organizaciones sindicales forjaron un esquema parecido, gracias a la frágil industria, la mediación del Estado, la fugacidad de las compañías o la indolencia de los obreros, entre los motivos principales.

El factor sindical

De acuerdo con Santana (2016), en nuestro país la interpretación de la historia de los movimientos sindicales de los trabajadores portuarios generó mayor interés iniciando el siglo XIX, aunque advierte que su progreso aún era frágil. De igual manera, el autor investiga exhaustivamente las organizaciones obreras de principios de 1930 en Cartagena, en especial, el surgimiento del movimiento sindical, y particularmente el Sindicato Ferroviario de Cartagena. Examina, además, las huelgas que se iniciaron como consecuencia de las condiciones de los trabajadores sindicalizados, y los sistemáticos incumplimientos a los convenios pactados, los cuales, incluso, desencadenaron en represión, mientras algunos llevaron a conciliaciones, y otros, al mejoramiento del entorno laboral de los trabajadores.

Por su parte, Preston Martelo (2013) concluye en sus estudios que, finalizando el siglo XIX y comenzando el siglo XX, las conquistas que se dieron como consecuen-

cia de las huelgas del sector ferroviario en el Caribe colombiano fueron resultado, en primera instancia, de la articulación político-económica del territorio y, posteriormente, del movimiento general sindical, que los condujo a asimilar que una inmovilización de los trenes y los puertos produciría un detrimento irrecuperable de las relaciones comerciales.

A su vez, Solano (2010) define la transformación de los aparatos contractuales y la normativa entre 1850 y 1930 como el resultado del afianzamiento de los métodos de trabajo asalariado, y demuestra cómo el exceso de mano de obra visto en las capitales no fue adoptado por los ganaderos del Caribe, factor que atenuó las competencias de negociación de los movimientos sindicales.

El estudio de la conexión del río Magdalena con la ciudad de Cartagena a través del ferrocarril ha sido fraccionado; a la fecha no hay estudios exhaustivos que den cuenta de esta relación y aborden la posible implementación fallida de un plan en la preservación del liderazgo regional de Cartagena en el Caribe.

El ferrocarril de Cartagena: construcción y entrada en funcionamiento

En el siglo XIX se debatió ampliamente sobre la necesidad de hallar un camino más eficaz que el canal del Dique para hacer conexión frecuente entre Cartagena y el río Magdalena, la principal arteria fluvial de Colombia, que ponía en contacto el centro del país con la región Caribe y con el exterior. Para este propósito, el gobierno del presidente Manuel Murillo Toro aprobó, el 28 de mayo de 1864, la ley que decidió la implementación del ferrocarril que conectaría la ciudad amurallada con el río Magdalena, comprometiéndose así mismo a preparar el puerto para grandes navíos. En virtud de esta ley, el 10 de febrero de 1865 se firmó un contrato para iniciar el proyecto con el inglés William Francis Kelly, el cual fue enmendado el 21 de septiembre. Así, se instituyó con otros capitalistas en Londres la Magdalena Rail Road of Colombia (*La Opinión*, 1865a y 1865b; Ortega, 1923).

Al mismo tiempo, y en contraposición a los beneficios de Cartagena, se iniciaba el debate sobre la necesidad de vincular Barranquilla con un puerto costero. Esto derivó en que la Convención Constituyente del Estado Soberano de Bolívar divulgara la Ley del 4 de mayo de 1865, la cual aprobó el contrato de una concesión de conexión entre Barranquilla y un puerto en Sabanilla a través del ferrocarril, lo que representaba un fuerte impacto para los beneficios de Cartagena (Palacio, 1871; Torres, 1909).

Renuentes a perder su posición en los mercados del exterior, la clase alta cartagenera consiguió ejercer gran influencia para la suspensión de la ley por parte de la Corte Suprema de Justicia. Las objeciones que se presentaron fueron la inconstitucionalidad de la ley, puesto que transgredía los derechos adquiridos en la Ley del 28 de mayo de 1864, que confería prebendas a Cartagena para enlazar con el río Magdalena por la línea férrea. Esta Ley contemplaba conectar el río Magdalena con Cartagena por medio de ferrocarril, junto con el compromiso del gobierno de adecuar el puerto para buques de mayor tamaño. Al amparo de esta ley se firmó un contrato el 10 de febrero de 1865, modificado el 21 de septiembre, con el inglés William Francis Kelly, para adelantar el proyecto. El contratista debía conformar una compañía cuyo capital fuera de \$2,5 millones con una garantía sobre rendimientos del 7% anual y el 15% de las aduanas. Esta compañía fue constituida por Kelly y otros inversionistas en Londres con el nombre de la Magdalena Rail Road of Colombia (Ferrocarriles de Cartajena i Barranquilla, 1866).

En noviembre de 1865, William Francis Kelly promovió el reparo mediante una nota presentada al cónsul británico, Albany Fonblanque, y pidió respaldo en el litigio. Sus explicaciones daban cuenta de que la firma de esta ley para una línea diferente a la suya vulneraba la buena fe con la que había procedido en su propósito y ponía en riesgo la inversión realizada por los ingleses, quienes habían invertido capital en su empresa. Igualmente, argumentaba que este escenario suscitaba inquietud jurídica de cara a otro negocio ferroviario que se llevara a cabo en el país, ya que entre las condiciones que hacían factible estas iniciativas se destacaba la de conservar la exclusividad del tránsito en la vía (Kelly, 1865).

El empeño legal y político para conservar en pie el propósito fue fructífero, dado que la Corte Suprema puso término a la Ley del 4 de mayo de 1865, lo que, sumado al tratado firmado con Kelly para erigir un ferrocarril simultáneo al canal del Di-que (el cual nunca se realizó), posibilitó, en febrero de 1868, la firma de un contrato nuevo con los beneficiarios iniciales (*La República*, 1866; Pérez, 2008).

A pesar de todo, Kelly no logró ejecutar con éxito los cometidos y esgrimió que el comercio incipiente que se transportaba desde la región central hacia Cartagena ocasionaba que la construcción no fuera lucrativa; por otra parte, anunció que los banqueros internacionales contemplaban que este terminal era de una condición menor que el de Santa Marta y de Barranquilla. El contrato fue declinado sin demandar indemnización a Kelly por la falta de cumplimiento, considerando como única secuela la demora de la obra del ferrocarril de Barranquilla (Correa, 2018;

Ferrocarril de Cartagena: apelación a la opinión pública, 1865; Ortiz Cassiani, 2005; Poveda, 2010; *Revista de los Estados*, 1874).

Al término de 1889, durante el Gobierno de Carlos Holguín, Samuel B. McConnico, empresario estadounidense, propuso una iniciativa más formal, la cual fue acogida el 4 de enero de 1890, para diseñar, explotar y aprovechar una línea férrea desde Cartagena hasta el borde occidental del río Magdalena en el lugar exacto donde comienza el canal del Dique, al igual que un tranvía conectado con la aduana.

El contrato de la concesión incorporaba la operación de un terminal marítimo y precisaba algunos criterios: 50 años de exclusividad de concesión a partir de la terminación del proyecto para elaborar y sacar provecho de un ferrocarril de vapor; el Gobierno no accedería a la construcción de otra ruta semejante en un área de 50 kilómetros en cada lado; 100.000 hectáreas de tierras baldías en endoso a perpetuidad; a la terminación de los 50 años iniciales, surgiría la probabilidad de que el Gobierno redimiera el proyecto y, de no realizarse, se prolongaba el plazo por 25 años más, pagando el 15% en retribución de las ganancias netas; el concepto concluyente era de 100 años para restituir la posesión al Gobierno sin retribución; la alternativa de hacer líneas transversales desde la central a otro lugar del departamento de Bolívar, si bien el Gobierno mantenía la opción de realizarlas con otra compañía, en el supuesto de que este no las llevara a cabo; se estipulaba un plazo de seis meses en el contrato para analizar y definir la línea, y un plazo de obra de tres años, a excepción de prórrogas por circunstancias impredecibles; se concedían ventajas de usufructo de madera, piedra, arena, carbón y otros materiales para la construcción en terrenos baldíos contiguos a la obra o cercanas al río Magdalena y sus afluentes; se concedía reducción fiscal, regional y nacional para la importación de recursos utilizados para el ferrocarril; se brindaba la opción de ampliar redes telegráficas y telefónicas entre las estaciones, despachos y almacenes del ferrocarril; el proveedor estaba en la obligación de diseñar e instalar un muelle de 200 yardas de largo por 13 de ancho (182,8 m de largo por 11,8 m de ancho) en Cartagena (*El Porvernir*, 1890; Foreign Office and the Board of Trade, 1910; Ortega, 1923; Poveda, 2010;).

Por medio de la Ley 42 de 1892, el Congreso facultó al Gobierno otorgar un auxilio hasta por \$8.000 oro por kilómetro, a condición de que no se extralimitaran los \$760.000 oro; este se adjudicaría en bonos sin interés una vez se presentara la construcción al servicio público y estuvieran finalizados las estaciones, muelles y otros proyectos estipulados en el convenio. Para tal fin, se destinó el 5% de la utilidad de las aduanas del departamento para amortizar los bonos y, en el supuesto

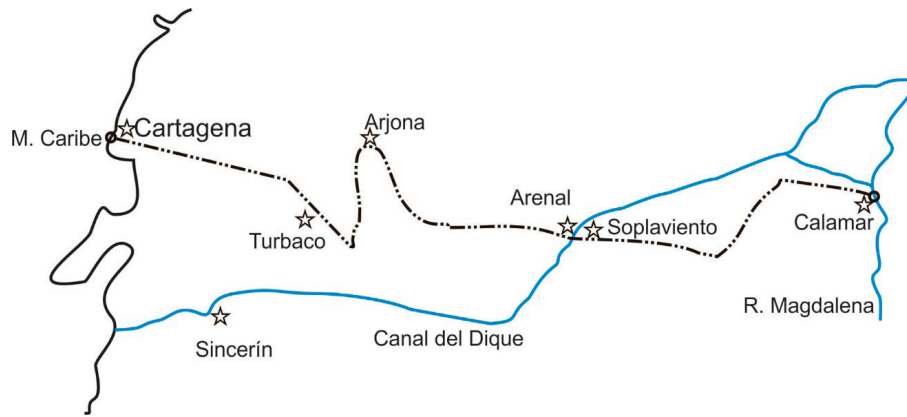
de que no alcanzara, se amparó mediante recursos públicos del Tesoro Nacional. La cuantía límite para redimir anualmente no sobrepasaría los \$300.000 oro. Con ocasión de la firma del nuevo convenio se confirió una extensión complementaria de dos años para la construcción sin retribuciones explícitas del contratista (Foreign Office and the Board of Trade, 1910; Ortega, 1923).

En 1891, McConnico le compró a Vélez e Hijos, por \$70.000 oro, la concesión que tenía desde 1884 para la construcción del muelle antiguo de La Bodeguita. Las obras de ampliación y ajuste iniciaron el 27 de abril de 1892, y finalizaron en 1893 en el llamado muelle de La Machina, donde se dispuso el final de la ruta. El muelle tenía 220 m de largo y 14 m de ancho, de manera tal que los ferrocarriles entraban hasta el extremo de la nave para el desembarque. Igualmente, el proveedor dispuso la construcción de los edificios precisos para la aduana, el resguardo, el embarque y el desembarque de pasajeros y carga (*El Porvenir*, 1892a; *El Tiempo*, 1938; Foreign Office and the Board of Trade, 1910; Mogollón, 2012; Ortega, 1910; Ortega, 1923; Poveda, 2010).

La línea fue inaugurada en tres fases, iniciando con la comprendida entre Cartagena y Turbaco (23 km), el 15 de junio de 1893; la segunda, de Turbaco a Arjona (15 km), el 2 de febrero de 1894, y la tercera, de Arjona hasta Calamar (67 km), el 1 de agosto de 1894. El gobierno inglés estimó un costo de £2.720 por kilómetro construido, con un valor anual de mantenimiento entre £60 y 108 por kilómetro desde su inauguración hasta 1910 (*El Anotador*, 1894; Foreign Office and the Board of Trade, 1910; *El Porvenir*, 1893a).

El inspector Carlos Vélez, el 16 de julio de 1894, transitó la línea antes de ponerla en operación totalmente y mostró evidencia del cumplimiento con los parámetros convenidos en el contrato firmado el 18 de noviembre entre el departamento de Bolívar y Samuel H. Lockett, representante de Samuel B. McConnico. Para su lanzamiento el 20 de julio de 1894, se llevó a cabo un trayecto que inició a las 6:30 a. m. en Cartagena (parando en Turbaco, Arjona y Arrenal, lugar donde se incorporaron las autoridades y los delegados competentes) y finalizó a mediodía en Calamar, donde se reunieron las compañías procedentes de Barranquilla y demás localidades de la región, que habían abordado la embarcación *Ciudad de Cartagena*. Allí, el obispo Eugenio Biffi celebró una eucaristía de acción de gracias y, posteriormente, de parte del Gobierno, José Manuel de Goenaga y algunos políticos de la región profirieron sus alocuciones pertinentes; Gómez Pérez y Thos R. Wheelock, presidente de la compañía, llevaron a término el evento de inaugu-

ración. A continuación, se realizó un festejo y el tren partió de vuelta a las 4:30 p. m. (Registro de Bolívar, 1895; Secretaría de Gobierno de Bolívar, 1896) (Figura 3).



Fuente: elaboración propia a partir de Mosalve (2016, p. 839).

Figura 3. Ferrocarril de Cartagena

Inauguración y primeros conflictos

La totalidad de la ruta se puso en marcha el 1 de agosto de 1894. Su tamaño era de 105,8 km, con un ancho de trocha de una yarda (0,914 m); en esa época, era la línea más larga de Colombia, facilitada por once estaciones (que se ampliarían a quince posteriormente). La línea férrea contaba con un servicio combinado de pasajeros (en primera y segunda clase) y de carga, el cual se prolongaba entre tres y cuatro horas. Seguidamente, se edificaron en Cartagena el taller de mantenimiento mecánico, la cerrajería y la carpintería (*El Porvenir*, 1892b; Lincoln Harrison, 1967; Ortiz Cassiani, 2005; Poveda, 2010).

Al inicio, la operación del tren produjo algunos problemas para los habitantes de las regiones, ya que implicó una separación con los senderos y los hábitos comunes de las poblaciones y con el trasteo de ganado. Incluso, se contabilizaron algunas muertes de seres humanos y ganado como consecuencia de la operación en los meses iniciales, lo que impulsó la instauración de una comisión conformada por autoridades del ferrocarril, alcaldes y autoridades departamentales de varias poblaciones por donde pasaba el ferrocarril. El desenlace de la visita de expertos incorporó la construcción de cercados y el desmontaje de matorrales en algunas franjas de la vía, se garantizaron pasos acordonados para el ganado y se impu-

sieron sanciones a quienes infringieran el camino por lugares no permitidos (*El Porvenir*, 1893b; Secretaría de Gobierno de Bolívar, 1896).

Con el objetivo de hacer frente a la disminución en el flujo de pasajeros y carga, a causa de la Guerra de los Mil Días, la sociedad incrementó las tarifas y los importes, lo que provocó una alta resistencia entre los ganaderos y comerciantes de la región, quienes replicaron que se les estaba violando el contrato de la compañía; los exagerados incrementos llegaron hasta al 100% en mayo de 1900 para fletes, equipaje y pasajes (Shipley, 1900). Este escenario fue el resultado de una complicada polémica entre la gobernación y la compañía, que acabó con una serie de multas por la infracción a las estipulaciones convenidas (Secretaría de Gobierno de Bolívar, 1898).

Al terminar 1901, la prensa regional difundió la notable contracción de la actividad comercial del puerto de Cartagena y del uso del ferrocarril, el cual había reducido a muy pocos vagones la operación con Calamar; reveló también que el canal del Dique, en cuanto a transporte comercial, prácticamente había desaparecido. La explicación a semejante deterioro era que el flujo de mercancías se había mudado casi en su totalidad hacia el puerto de Barranquilla, el cual disponía de unas instalaciones más eficientes para integrar los puertos fluvial y marítimo (*El Porvenir*, 1900; *El Porvenir*, 1901).

Concluida la Guerra de los Mil Días, la empresa decidió regularizar su servicio de trenes (si bien no cesó el malestar debido al servicio deficiente y los frecuentes reportes de accidentes). Asimismo, puso en funcionamiento un ramal de 44 kilómetros que conectaba el ingenio Sincerín con el puerto a orillas del canal del Dique, tendiente a exportar el azúcar o para embarcarla hacia el interior del país por el río. La ruta operó hasta 1950, cuando el ingenio cerró y los rieles fueron retirados (*El Porvenir*, 1903a; *El Porvenir*, 1903b; Poveda, 2010). Este ramal férreo, construido para transportar la caña cortada de los campos de cultivo a la fábrica, permitió conectar el ferrocarril de Cartagena con los puertos de Cartagena y Calamar, lo que brindaba la posibilidad de acceder al puerto para llevar el azúcar de exportación o embarcar el azúcar que se destinaba al mercado interno. El ingenio contaba con tres buques y cinco barcos a vapor para el transporte marítimo y fluvial, además de nueve bongos que permitían una capacidad total de transporte de 2.334 toneladas. Estas naves operaban a través de la Empresa de Navegación del Dique (Ripoll, 1997, p. 78).

La compañía inglesa Cartagena Railway Company, parte del grupo Jenks de Londres, adquirió el ferrocarril y el terminal marítimo el 24 de marzo de 1906. Entre las exigencias legales de los ingleses, el secretario de la compañía, Herbert E. Taylor, y su presidente, G. W. Forbes, realizaron una asamblea general de socios en Londres e indicaron que el capital suscrito y pagado era de £750.000 (*The Observer*, 1906). Posteriormente, en 1914, la Cartagena Railway Company se fusionó con la Colombian Navigation Co., a fin de conformar The Colombian Railway and Navigation Co., con sede en Londres (Ortega, 1910; Ortega, 1923).

La compañía notificó que, dada la pérdida de dinamismo de la empresa en los primeros años del siglo, por decisión del directorio de accionistas en Londres, a partir del 1 de abril de 1911, todos los sueldos del personal contratado serían disminuidos el 30%, con excepción de los empleados contratados directamente por la compañía en Londres. Se informó, asimismo, que a partir del 9 de marzo de 1911 el representante de la firma Pineda López & Co. sería Enrique Otero D'Costa Gómez, quien quedaba encargado como apoderado directo de todas las operaciones de The Cartagena (Colombia) Railway Company y sus instalaciones (*El Porvenir*, 1911a; *El Porvenir*, 1911b; Pineda López & Co., 1911).

Hacia 1912, el Ministerio de Obras Públicas hizo saber que el material rodante de la empresa era insuficiente para atender la demanda de transporte de mercancía de importación, especialmente de maquinaria industrial, y había sido urgente incorporar material rodante adicional y servicio de trenes extraordinarios para atender las obligaciones de la operación (Ministerio de Obras Públicas, 1913).

Durante el periodo 1916-1923, pese a los esfuerzos de Cartagena, en términos cuantitativos, Barranquilla se constituyó en la mayor terminal de exportación cafetera del país. Si bien ya el puerto de Buenaventura empezaba a exhibir un ritmo de crecimiento más dinámico que el puerto caribeño, en buena medida por la entrada en funcionamiento del canal de Panamá y por el redireccionamiento del comercio hacia el Pacífico, esto se acentuó en 1918 por la llegada del ferrocarril del Pacífico hasta Pereira y la conversión del departamento de Caldas en uno de los principales productores nacionales de café, todo lo cual desplazó buena parte de la carga hacia Buenaventura.

Sin embargo, como veremos en el siguiente apartado, en 1920, un nuevo proceso de dragado reactivó la navegación por el canal del Dique, con el establecimiento de The Foundation Company, de origen estadounidense, con diez barcos que operaban la ruta. Igualmente, dos empresarios cartageneros, Rafael del Castillo y Carlos Vé-

lez, operaron una compañía de transporte fluvial en esta ruta hasta la gran debacle de 1929. Ambas compañías aprovecharon la prosperidad de la década y opusieron un significativo desafío a la operación ferroviaria (Ortiz Cassiani, 2005).

En 1921, por un valor de £50.000, la empresa le vendió el muelle y las tierras comprendidas entre este, el muelle de La Bodeguita y la estación del tren a The Andian National Corporation, así como la concesión para operarlo. Quedaron excluidas las tierras sobre las que había rieles tendidos y un espacio suficiente para eventuales expansiones de la ferrovía, así como los derechos de la compañía para cobrar el transporte de pasajeros, ganado y mercancía en la sección terminal; los derechos de uso del muelle, la carga, descarga y embarque en el puerto quedaron a cargo de la compañía adquirente. Esta empresa operó el puerto hasta 1930, cuando la compró el Gobierno por \$233.258,30, luego del incendio que consumió el muelle de La Machina (Ortega, 1932).

En 1927, pese a que la empresa mostraba interés en extender el contrato que se vencía en 1933 (*Diario de la Costa*, 1927), el Gobierno logró la aprobación de una ley para adquirir este ferrocarril con miras a construir el Troncal de Occidente, el cual incluía el tramo Cartagena-Gambote; empero, el *crack* de 1929 impidió la continuación del proyecto que quedó en suspenso en el corto plazo (Poveda, 2010). A su vez, la competencia con el canal del Dique comenzó a sentirse en los años 1920, con un progresivo decrecimiento del total de carga y de pasajeros movilizados, lo que se tradujo en la incierta utilidad operacional de la compañía.

Factores de decadencia

Con el incendio que, terminando 1930, arrasó el muelle de La Machina, se afectó dramáticamente toda la operación marítima y ferroviaria de la ciudad, ya que las empresas marítimas mudaron toda su actividad a Puerto Colombia, donde se ofreció trabajo a los braceros y empleados de La Machina con miras a atender la mayor operación (*Diario de la Costa*, 1930a; *Diario de la Costa*, 1930b; *Diario de la Costa*, 1930c).

En 1931, debido a su inviabilidad motivada por los costos, los bajos ingresos, las tarifas reducidas, la inauguración de la carretera que iba hasta Arjona y el probable efecto de la crisis económica, el ferrocarril suspendió el servicio de trenes turísticos que eran utilizados con frecuencia los fines de semana para visitar los pueblos que recorría la línea (*Diario de la Costa*, 1931).

La adquisición del ferrocarril de Cartagena por parte de la nación fue aprobada, finalmente, mediante la Ley 53 de 1939; el valor acordado fue de USD 532.859 (equivalente a cerca de un millón de pesos colombianos), pagaderos en diez anualidades iguales, con un interés del 4%, con lo cual esta línea se incorporó al sistema de vías férreas administrado por el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales (CAFN). Recibida la empresa en 1940, se inició el diseño de un plan de mejora y adecuación de la línea y del material rodante; no obstante, la situación económica del país impidió contar con los recursos necesarios para lograr este propósito (CAFN, 1940; *El Herald*o, 1939a y 1939b).

Si bien para los años 1930 faltan cifras del desempeño económico de la empresa (último lapso en ser administrada por una compañía privada antes de su traspaso a la nación en 1940), en líneas generales, se puede afirmar que la rentabilidad de todas las ferrovías colombianas se vio reducida por diversas razones, entre ellas, por la expansión del sistema de carreteras, más competitivas frente a los ferrocarriles, y por el decreciente interés en la navegación por el río Magdalena (Meisel, 2011). En suma, la operación durante todos los años desde la década de 1920 decayó cada vez más, tanto en el transporte de pasajeros como en el de carga, especialmente, por la competencia del puerto de Barranquilla y la movilización por carreteras.

Debido a lo anterior, desde 1942, se inició en el Congreso la discusión acerca de la conveniencia de liquidar la empresa y levantar los rieles, al tiempo que se debía impulsar la construcción de la carretera Troncal de Occidente y la canalización del canal del Dique, como alternativas más eficientes y económicas que el ferrocarril (*Diario de la Costa*, 1942).

Con todo, la ruta siguió operando hasta las postrimerías de los años 1940 cuando se resolvió reabrir el canal del Dique para la navegación mediante un proceso de dragado, lo que desató una nueva competencia con los barcos. Igualmente, dos años antes, se había puesto en servicio en Barranquilla el terminal marítimo junto al fluvial, con lo cual los barcos hacían el transbordo de mercancías de borda a borda, lo que ponía al puerto de Cartagena en situación de desventaja competitiva (*El Tiempo*, 1942; Lincoln Harrison, 1967; Poveda, 2010).

Bajo la administración del CAFN, la operación dio pérdidas y, en diciembre de 1950, fue ordenado el levantamiento de los rieles por su baja operación y por recomendación de la “misión Currie” del Banco Mundial, que sugirió el puerto de Santa Marta como el punto terminal del proyectado ferrocarril del Atlántico. El

material rodante de la compañía fue trasladado a otras empresas, en especial al ferrocarril del Magdalena, y los rieles fueron levantados y enviados a otras rutas, como la de Girardot y Antioquia (*El Tiempo*, 1950; Lincoln Harrison, 1967; Ortiz Cassiani, 2005; Poveda, 2010).

Sindicalismo y movimientos sociales

Al despuntar el siglo XX, el desarrollo industrial estaba soportado, en parte, en el proteccionismo del Gobierno de Rafael Reyes (1904-1909), política que fundamentaba la creación de una serie de empresas industriales que evidencian una tasa de supervivencia mayor que las del siglo anterior. Entre dichas empresas vale mencionar Telares Medellín (1909), Coltejer (1908), Obregón y Cervecería Bolívar (1908), y Cementos Samper (1909) (Gómez, 2010).

Paralelamente, se inició el despliegue de la actividad sindical moderna en Colombia, con el reconocimiento, a principios del siglo XX, de la Sociedad de Artesanos de Sonsón, la cual fue auspiciada por la Iglesia. Con la llegada de la industria en las siguientes décadas, las organizaciones sindicales cobraron mayor impulso, especialmente, en las ciudades de mayor dinamismo como Bogotá y Medellín, así como en sectores con una fuerza laboral importante, como son los puertos y los ferrocarriles (Urrutia, 1982)⁴.

En septiembre de 1909, los artesanos cartageneros llevaron a cabo una manifestación para exigirle al gobierno regional programas de construcción de obras públicas, con el fin de contener el desempleo. Esta movilización fue reprimida, pero meses después, en febrero de 1910, los trabajadores de la terminal portuaria de Calamar detuvieron sus actividades laborales ante la negativa de la empresa de aumentar los sueldos para equiparlos con los de los trabajadores del puerto de Barranquilla (60 centavos).

La Empresa Colombiana de Navegación Fluvial desvió parte de sus operaciones a Barranquilla, pero, dadas las dificultades logísticas que esto implicaba, optó por llevar esquiros de este puerto a Calamar (Ministerio de Obras Públicas, 1911; Preston Martelo, 2013), lo que indicó con claridad la intransigencia para negociar con las organizaciones, pues la solución suponía pagar el salario de Barranquilla

4 Esta sociedad de artesanos obtuvo el primer reconocimiento jurídico como asociación sindical en Colombia el 30 de agosto de 1909. Por esta razón, se considera como el inicio del sindicalismo moderno en el país. Aunque comparten la denominación con las sociedades de artesanos que surgieron en el siglo XIX, no corresponden al mismo tipo de organización jurídica.

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

Semejante situación generó que, pasadas dos semanas, los trabajadores portuarios de Barranquilla suspendieran operaciones en apoyo a los de Calamar y, un poco más adelante, cesarían sus trabajos los operarios del ferrocarril de Bolívar también. El argumento era que los esquiroles estaban ganando más que ellos en Barranquilla, pues sumaban el valor de la alimentación a sus ingresos y, en consecuencia, debían equilibrarse los salarios en ambos puertos (Preston Martelo, 2013). Esta primera movilización indicó una organización incipiente de trabajadores calificados con un potencial de articulación entre sectores o industrias y, aunque no afectó por mucho tiempo la operación, evidenció los primeros signos de lo que había de suceder en las décadas siguientes.

En marzo de 1913, los cargadores del muelle de La Machina cesaron actividades, situación que la empresa sorteó con esquiroles traídos en tren desde Turbaco, donde contrataron el número necesario de peones para continuar con la operación y romper la huelga (*El Porvenir*, 1913).

El 3 de enero de 1918, comenzó en el puerto de Barranquilla una huelga que el 8 de enero recibió el apoyo de los trabajadores del puerto de Cartagena. Las demandas eran principalmente salariales, aunque incluían también una disminución de la jornada laboral de nueve a ocho horas diarias. Para quebrar la huelga, la empresa movilizó mano de obra desde la zona de Turbaco, lo que ocasionó que se unieran otros sectores en apoyo a los obreros del ferrocarril (Gómez, 2010).

La situación desembocó en actos violentos y saqueos que terminaron con disparos de la Policía sobre la multitud, y un saldo de tres personas muertas (uno de ellos, policía), hechos que desencadenaron una fuerte reacción de la opinión pública que apoyó la intervención de la Fuerza Pública y la represión contra las huelgas, sucesos que constituyeron, a su vez, un precedente que luego se utilizaría con frecuencia en huelgas posteriores (Urrutia, 1982).

Aunque en dicha huelga participaron los braceros y trabajadores portuarios, esta no puede considerarse como inicio de la actividad sindical en Cartagena, pues estuvo liderada por la Sociedad de Artesanos y Obreros, una organización híbrida de intereses disímiles, propia del surgimiento de actividades artesanales calificadas en el puerto desde el siglo anterior (por ejemplo, los mecánicos y otros oficios que funcionaban como artesanos antes de convertirse en obreros), en tanto organiza-

ciones como la Sociedad de Artesanos de Sonsón tenían un carácter exclusivamente sindical (Gómez, 2010).

Evolución de la empresa ferroviaria y consolidación sindical

Por otra parte, en la década de 1930, bajo la Ley 83 de 1931, que reconocía el derecho a la agremiación, se fortaleció el sindicalismo ferroviario debido, en buena parte, a que la mano de obra calificada era difícilmente reemplazable, lo cual situaba a los trabajadores en una posición ventajosa en las negociaciones, siempre que sus peticiones fueran razonables. En tal sentido, hubo mejoras salariales tras la huelga de 1919 adelantada por la Sociedad Ferroviaria Nacional, y otras similares en los ferrocarriles de Girardot, del Sur y de la Sabana (Urrutia, 1982).

En 1931, Cartagena vio nacer la Federación de Empleados de Bolívar, que agremió trabajadores de la administración pública del departamento y de la ciudad, así como trabajadores administrativos del ferrocarril y del puerto. Este sindicato de clase media se concentró en la estabilidad y las condiciones laborales de sus afiliados, y la carrera administrativa fue uno de sus objetivos centrales (Santana, 2016).

Durante los años 1930, la Federación de Empleados de Bolívar actuó en conjunto con el Sindicato Ferroviario de Cartagena (Sindicarril) para evitar los trabajos que se adelantaban en el canal del Dique, pues consideraban que la navegabilidad de esa ruta fluvial atentaba directamente contra la supervivencia del ferrocarril y de los casi tres centenares de personas que dependían de él. Propugnaban por una dualidad del servicio férreo y fluvial entre el río y el puerto (Santana, 2016).

El 18 de enero de 1937, se inició una huelga que movilizó cerca de 200 brequeros, maquinistas, fogoneros, conductores, mecánicos y peones de cuadrillas que integraban el Sindicato Ferroviario de Cartagena. El pliego de peticiones se concentró en el aumento diferencial de salario dependiendo de los ingresos (que podía ir desde el 25 hasta el 300 % de incremento para quienes percibían ingresos más bajos), el restablecimiento de la jornada semanal de trabajo a 48 horas, de acuerdo con lo indicado en el Decreto 895 de 1934, y el descanso dominical remunerado. Así mismo, exigía el cumplimiento de la legislación laboral, en particular con respecto a las vacaciones remuneradas, las cesantías, la jubilación y el seguro colectivo, entre otras (Santana, 2016; *Diario de la Costa*, 1937a).

Durante las etapas iniciales de la huelga, la empresa declaró que, debido a sus condiciones, le era imposible aceptar inmediatamente todos los puntos del pliego

de peticiones, si bien tenía la voluntad de negociar algunos de ellos. Las sesiones de diálogo estuvieron en cabeza del subsecretario de Gobierno de Bolívar, Franco Pareja y de los trabajadores Elio Rada e Ignacio Cabrera y, como representantes de la empresa, el gerente H. L. C. Taylor, el contador Manuel Verhelst⁵ y el inspector de la oficina del trabajo Jorge Pareja. La Federación Local de Trabajadores designó como asesores de los huelguistas a Carlos Jiménez y Rafael Periñán (*Diario de la Costa*, 1937a).

El 22 de enero, dadas las condiciones en que se desarrolló la huelga, se registró el viaje a Cartagena del inspector nacional del trabajo, Francisco Posada Zárate, en representación del Ministerio de Industria, para apoyar una salida negociada del paro. Al tiempo, la empresa solicitó instrucciones a Londres sobre la viabilidad del incremento salarial exigido por los trabajadores (*El Tiempo*, 1937).

Entre las agremiaciones que adhirieron a esta huelga figuran la Confederación Nacional Sindical, las federaciones locales de Medellín y Bogotá, y los sindicatos de choferes de Cartagena, de artes gráficas, del terminal marítimo, de zapateros, de ingenieros y constructores, de la industria del vestido; también, el benéfico de obreros, el de artes culinarias, el de primeros y segundos contra maestres, el de timoneles, el de panaderos y el de helados y refrescos, entre otros, quienes recolectaron dinero y alimentos para apoyar la huelga.

Durante los días de cese de actividades, dicho apoyo tuvo el potencial de convertirse en una movilización general de los demás sindicatos afiliados en la Federación Local de Trabajadores, en especial porque la empresa intentó contratar esquirols en Barranquilla e, incluso, entre los trabajadores en huelga. Con la llegada del inspector Posada Zárate, la vocería de los huelguistas fue asumida por Florencio Mercado (*Diario de la Costa*, 1937a; *Diario de la Costa*, 1937b; *Diario de la Costa*, 1937c; *Diario de la Costa*, 1937d; De la Espriella, 1937).

Luego de diez días de negociaciones, la huelga se resolvió con el aumento de los salarios, el compromiso de cumplimiento de la legislación laboral, el otorgamiento de atención en salud y protección contra despidos, la extensión de privilegios laborales, entre otros puntos que fueron acordados por las partes. El convenio se firmó por un año prorrogable de común acuerdo, con lo que la huelga se levantó y se reiniciaron actividades (*Diario de la Costa*, 1937e; Bustamante, 1937).

5 Durante la huelga, Manuel Verhelst fue atacado con cuchillo por el trabajador Juan Salcedo, quien le reclamaba el pago de su salario. Las heridas fueron muy leves, gracias a que los compañeros de Salcedo lograron contenerlo (*El Heraldo*, 1939c, pp. 1 y 6).

No obstante, en mitad de la negociación el sindicato denunció que lo pactado dos años antes no estaba siendo cumplido por la empresa y exigió al Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, como órgano encargado del proceso de nacionalización, pagar todas las pretensiones económicas. Alegando que se trataba de un servicio público, los empresarios sostenían que no podía convocarse una nueva huelga.

Sin embargo, el 7 de noviembre de 1939, se declaró el cese de actividades y, si bien los trabajadores se reportaban en el lugar de trabajo, no realizaban sus funciones, aduciendo que la insolvencia de la empresa impedía el cumplimiento de las obligaciones adquiridas, todo lo cual apuntaba a que, ante la insolvencia económica, la irregularidad en el servicio y los ingresos insuficientes, la empresa debía ser nacionalizada, en lo que había acuerdo entre los empresarios y el mismo Gobierno (*Diario de la Costa*, 1939a; Santana, 2016).

Con la intercesión de la Gobernación de Bolívar, la Inspección Seccional del Trabajo, la Cámara de Comercio y la Junta de Defensa del Puerto, el 30 de noviembre de 1939 se llegó a un acuerdo entre los trabajadores y la empresa, basado en el pago de \$4.000 para el cumplimiento de las obligaciones laborales, los cuales fueron aportados por empresas de la ciudad, en particular por la Tropical Oil Co., acreedora del ferrocarril, pese a no llegarse a un consenso claro sobre el pago de los días de paro.

Por su parte, la Tropical Oil Co. se comprometió a suministrar combustible a la empresa contra reembolsos futuros por movilización de carga, a pagar diariamente las cuentas de flete que se generaran y a crear un fondo de \$6.500 conformado por varios empresarios. Los empresarios que participaron fueron:

- Rafael del Castillo & Co.
- Roldán Calle & Co.
- Vicente Gallo
- Fernando Vélez Daníes
- Tropical Oil Co.
- Eduardo Gerlein & Co.

- Lequerica Hermanos
- Luis C. Bustamante

El aporte fue distribuido en \$500 para los tres últimos y \$1.000 para cada uno de los demás, con la obligación adicional de pagar las facturas con el ferrocarril a su presentación. Los aportes realizados por el comercio a la empresa se hacían en calidad de préstamo, en aras de poder iniciar operaciones y cubrir las obligaciones con los empleados (*Diario de la Costa*, 1939b).

Pese a que la huelga se levantó a finales de noviembre, pasados algunos días el sindicato denunció que los pagos acordados aún seguían sin efectuarse, ya que el dinero prestado por el comercio local no había sido suficiente para saldar las deudas adquiridas; se denunciaron, además, represalias contra algunos de los trabajadores del ferrocarril. A pesar de estas dificultades, que afectaban especialmente a los obreros en Calamar, el Sindicato se abstuvo de ordenar una nueva huelga (*Diario de la Costa*, 1939c y 1939d).

Esta declaratoria de no huelga obedeció a los nuevos empréstitos aportados por los empresarios locales y a la sanción de la ley del Congreso para la adquisición del ferrocarril por la nación, lo que permitió tener un margen de negociación para que no se suspendieran nuevamente las operaciones mientras se adelantaban los arreglos entre el delegado del Gobierno y el Sindicato (*Diario de la Costa*, 1939e y 1939f).

Aunque el sindicalismo asociado con el ferrocarril se desvaneció debido a la inoperancia de la empresa, la actividad sindical fue muy intensa en el terminal portuario desde los años 1930 y posteriores. Particularmente, la Federación Nacional de Transporte Fluvial, Marítimo y Portuario (Fedenal), constituida entre 1936 y 1937, unió cerca de 40 sindicatos del sector, entre los que se incluyeron el de pilotos prácticos, timoneles y aprendices de Cartagena, el de meseros de Cartagena, el de celadores de Cartagena, el de obreros culinarios de Cartagena, el de severos, sopleteros y aprendices de máquinas de Bolívar, y el de ingenieros mecánicos y electricistas de Bolívar.

En el año 1940, la actividad de Fedenal y su presión sobre las empresas generaron continuos rumores e inquietudes sobre la viabilidad de los negocios de movilización de carga por el río Magdalena y el canal del Dique, circunstancia presente en otras regiones del país y que fue propicia para la consolidación del movimiento sindical de este lapso (Gómez, 2010).

Consideraciones finales

A pesar de contar con un puerto de ubicación estratégica en el mar Caribe desde la Colonia, Cartagena presentaba dificultades de conexión con el interior del país, por lo que fue un proyecto estratégico la construcción del ferrocarril de Cartagena como intento de recuperar el impulso de la ciudad, y para competir con algunas regiones del mismo departamento de Bolívar que rivalizaban por un lugar de liderazgo en la vida económica, política y social del Caribe colombiano.

Lastimosamente, el ferrocarril apenas satisfizo, parcialmente, este propósito, toda vez que no logró consolidarse como un proyecto líder en materia de hegemonía territorial. De esta manera, el puerto de Cartagena fue progresivamente relegado en importancia por Barranquilla. Esto condujo a que esta ciudad y sus inmediaciones se separaran del departamento de Bolívar en 1905, lo que permitió la conformación del departamento de Atlántico.

El ferrocarril, como “laboratorio” de movimientos sociales, fue el escenario propicio para el florecimiento de las primeras agremiaciones sindicales de trabajadores calificados. Sus luchas, aunque efectivas en cuanto a lograr convocar a otros sectores y obtener reivindicaciones, estuvieron limitadas por la capacidad económica de la compañía, la escasez de recursos para atender efectivamente las demandas y un contexto rural en la zona, lo que impidió una efectiva expansión del movimiento sindical para inicios del siglo XX en la región.

Como reacción contra el desalojo en términos de poder político, económico y social, y para recobrar su sitio protagónico como principal puerto de Colombia, mantenido durante la Colonia, el ferrocarril de Cartagena no logró el resultado esperado. Infortunadamente, la respuesta resultó tardía en comparación con el ferrocarril de Bolívar (1865), y sus condiciones operativas no le permitieron competir con el tránsito de mercancías hacia el exterior. Posteriormente, con la construcción del canal de Panamá, el puerto de Buenaventura sería la alternativa más eficiente para conectar el suroccidente del país con los mercados internacionales, y el ferrocarril de Cartagena quedaría definitivamente relegado, asegurando su decadencia definitiva y su posterior definición.

Referencias

■ Fuentes secundarias

- Chartier, R. (1996). *Escribir las prácticas: Foucault, de Certeau, Marin*. Manantial.
- Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales (CAFN). (1940). *Informe que rinde el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales al señor Ministro de Obras Públicas correspondiente a las labores realizadas en el año de 1939*. Editorial de la Litografía Colombiana.
- Correa, J. S. (2018). *Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)*. (2.ª ed.). Editorial CESA.
- Cue, A. (Ed.). (2003). *Cultura escrita, literatura e historia... Conversaciones con Roger Chartier*. Fondo de Cultura Económica.
- Fischer, T. (2002). *El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera*. Monografías de Administración (Serie Historia del Desarrollo Empresarial). Bogotá. Universidad de los Andes.
- Foreign Office and the Board of Trade. (1910). *Diplomatic and Consular Reports: Colombia. Report on the Railways of Colombia. Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty*. Harrison and Sons.
- Gómez, M. R. (2010). *Características de la organización sindical en Cartagena 1910-1945* (tesis de pregrado, indicar la universidad). Indicar el enlace web.
- Kelly, W. F. (26 de noviembre de 1865). Protesta del Sr. Kelly. *Gaceta del Estado Soberano de Bolívar*, (397), 1-2.
- Lincoln Harrison, H. (1967). The railroads of Colombia, South America. *Bulletin of The Railway and Locomotive Historical Society*, (116), 24-49.
- Meisel Roca, A. (1980). Esclavitud, mestizaje y haciendas en la provincia de Cartagena: 1533-1851. *Desarrollo y Sociedad*, 4, pp-pp.
- Meisel Roca, A. (1999). Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional. *Cuadernos de historia económica y empresarial de Cartagena*, volumen(número), pp-pp.
- Meisel Roca, A. (2011). *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos*. Banco de la República.
- Meisel Roca, A. (2017). *Caminos hacía el mar; los ferrocarriles del caribe colombiano 1871-1950* [ponencia]. VII Congreso de historia ferroviaria, ciudad, país. Enlace web.
- Ministerio de Obras Públicas. (1911). *Informe del Ministro de Obras públicas al congreso de 1911*. Imprenta Nacional.
- Ministerio de Obras Públicas. (1913). *Memoria al congreso de 1913*. Imprenta Nacional.
- Mogollón, J. V. (2012). El Dique en el siglo XIX: del canal de Totten al Ferrocarril Cartagena-Calamar. *Economía & Región*, 6(1), 171-196.
- Mosalve, D. (2016). *Colombia cafetera*. Banco de la República.
- Nichols, T. (1973). *Tres puertos de Colombia: estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Banco Popular.

- Ortega, A. (1910). Ferrocarril de Cartagena. *Anales de Ingeniería*, 18(211-212), 81-85.
- Ortega, A. (1923). *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*. (Vol. 2). Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia.
- Ortega, A. (1932). *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país (1920-1930)*. Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia.
- Ortiz Cassiani, J. (2005). *Los rumores de la estación: memoria oral del ferrocarril Calamar-Cartagena*. Ministerio de Cultura.
- Ortiz Cassiani, J. (2017). *Un diablo al que llaman tren: el ferrocarril Cartagena - Calamar*. Fondo de Cultura Económica.
- Palacio, J. M. (1871). Inauguración del Ferrocarril de Barranquilla a Sabanilla. *Diario Oficial*. Recuperado de: <https://repositorio.unicartagena.edu.co/handle/11227/491>
- Pérez, E. (1998). Los ferrocarriles y el desarrollo regional y urbano en Colombia. *Bitacora Urbano Territorial*, 2(1), 8-19. Recuperado de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18837>.
- Pérez, G. (2008). *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. Ediciones Cisnecolor.
- Poveda, G. (2002). El primer ferrocarril en Colombia. *Dyna*, 61-73.
- Poveda, G. (2010). *Carrileras y locomotoras*. Fondo Editorial Universidad Eafit.
- Preston Martelo, D. (2013). *Conflictos laborales en el Caribe colombiano: huelgas portuarias 1893-1910 (trabajo de pregrado, Universidad de Cartagena)*. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/11227/837>
- Restrepo Restrepo, J. y Rodríguez Becerra, M. (2013). La actividad comercial y el grupo de comercinates de Cartagena a fines del siglo XIX. *Economía & Región*, 7(1), 166-174.
- Ripoll, M. T. (1997). El Central Colombia. Inicios de la Industrialización en el Caribe Colombiano. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 34(45), 59-87.
- Safford, F. (2010). El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX. En A. M. Roca y M. T. Ramírez (Ed.), *Economía Colombiana del Siglo XIX* (pp. 523-574). Banco de la República.
- Santana, R. J. (2016). Protestas sociales, cultura política y debates de los trabajadores del transporte en Cartagena (Colombia), durante la República Liberal (1930-1945). *Historia Caribe*, 11(28), 109-148.
- Secretaría de Gobierno de Bolívar. (1896). *Memoria que presenta el Secretario de Gobierno de departamento en el año de 1896*. Tipografía a Vapor de Araujo L.
- Secretaría de Gobierno de Bolívar. (1898). *Memoria que presenta El Secretario de Gobierno de departamento en el año de 1898*. Tipografía a Vapor de Araujo L.
- Solano, S. P. (2010). Mano de obra, ocupaciones y mecanismos de control social en el Caribe colombiano 1850-1900. *Revista Amauta*, 1-28.
- Torres, G. (1909). *Memoria relativa al retracto sobre el Ferrocarril de Bolívar*. Imprenta de la Luz.
- Urrutia, M. (1982). El desarrollo del movimiento sindical y la situación de la clase obrera. En J. G. Cobo y S. Mutis (Ed.), *Manual de Historia de Colombia* (2.ª ed.). (Vol. 3). Printer Colombiana.

■ Artículos de prensa

- ¿Anulación del Puerto de Cartagena? Las compañías navieras de Barranquilla solicitan al Ministerio de Hacienda el traslado de la escala marítima a Puerto Colombia. (6 de agosto de 1930a). *Diario de la Costa*, p. 1 (3901).
- “El Tiempo” comenta el incendio del muelle de Cartagena. (6 de agosto de 1930c). *Diario de la Costa*, p. 1 (3901).
- A zona bananera serán llevadas las locomotoras de la vía férrea a Calamar. (21 de diciembre de 1950). *El Tiempo*, p. 8 (14110).
- Al público. (19 de abril de 1900). *El Porvenir*, p. 4 (1724).
- Aprobada la compra del la ferrovía Calamar Cartagena. (27 de noviembre de 1939a). *El Heraldo*, p. 7 (1872).
- Armonización de intereses. Ferrocarriles de Cartagena i Sabanilla. (3 de mayo de 1866). *La República*, p. 4 (7).
- Atacado a puñal el gerente del Ferrocarril de Cartagena-Calamar. (4 de diciembre de 1939c). *El Heraldo*, p. 1 y 6 (1878).
- Aviso al público. (5 de abril de 1903a). *El Porvenir*, p. 4 (1952).
- Aviso inauguración del Ferrocarril Cartagena-Calamar. (21 de julio de 1894). *El Anotador*, p. 2 (246).
- Ayer quedó solucionado el problema de la huelga. (29 de enero de 1937e). *Diario de la Costa*, pp. 1 y 8 (5743).
- Ayer se declararon en huelga los obreros y trabajadores del ferrocarril. (19 de enero de 1937a). *Diario de la Costa*, pp. 1 y 8 (5734).
- Company Meetings: Cartagena (Colombia) Railway list of the Company Assets, (24 de June de 1906). *The Observer*, p. 3.
- Consecuencias del paro. (17 de noviembre de 1939a). *Diario de la Costa*, p. 3 (6582).
- Contrato para la construcción de un camino de hierro de Cartagena al río Magdalena. (24 de septiembre de 1865b). *La Opinión*, p. 1 (440).
- De la Espriella, T. (25 de enero de 1937). Esta tarde se soluciona la huelga de Cartagena. *El Espectador*.
- Descartado un nuevo paro del ferrocarril. (6 de diciembre de 1939c). *Diario de la Costa*, pp. 1 y 2 (6593).
- El Concejo de Barranquilla deplora el siniestro. (6 de agosto de 1930b). *Diario de la Costa*, p. 1 (3901).
- El Conciliador Progresista (1874). *Revista de los Estados*, p. 3 (20).
- El delegado de la Nación para mediar entre el Ferrocarril y los obreros está en la ciudad. (19 de diciembre de 1939f). *Diario de la Costa*, pp. 1 y 2 (6604).
- En la Compañía del Ferrocarril. (15 de marzo de 1911a). *El Porvenir*, p. 3 (3898).
- Entrega del Ferrocarril Cartagena Magdalena. (1895). *Registro de Bolívar*, pp. 163-164 (1253).

- Es conveniente la compra del ferrocarril de Cartagena a Calamar. (28 de noviembre de 1939b). *El Herald*, p. 7 (1873).
- Es inaplazable un reajuste en los transportes ferroviarios. (18 de agosto de 1942). *El Tiempo*, pp. 10-11.
- Ferrocarril a Calamar. (1 de mayo de 1892a). *El Porvenir*, p. 2 (736).
- Ferrocarril al Magdalena. (10 de abril de 1892b). *El Porvenir*, p. 4 (733).
- Ferrocarril. (14 de septiembre de 1893a). *El Porvenir*, p. 4 (844).
- Ferrocarril. (18 de octubre de 1903b). *El Porvenir*, p. 4 (1986).
- Ferrocarrilera. (22 de enero de 1893b). *El Porvenir*, p. 3 (777).
- Hemos recibido de Cartagena la siguiente correspondencia. (2 de agosto de 1865a). *La Opinión*, pp. 243 y 244 (130).
- Hoy funcionará el ferrocarril. (2 de diciembre de 1939b). *Diario de la Costa*, pp. 1 y 5 (6590).
- Hoy queda sancionada la ley de compra del ferrocarril. (16 de diciembre de 1939e). *Diario de la Costa*, p. 1 (6602).
- Hoy se habría paralizado el ferrocarril. (13 de diciembre de 1939d). *Diario de la Costa*, pp. 1 y 2 (6599).
- Huelga de cargadores. (263 de marzo de 1913). *El Porvenir*, p. 3(4483).
- Informe del Ministro de Fomento. Ferrocarriles en General. (12 de octubre de 1890). *El Porvenir*, p. 2 (656).
- Invitan a los Ministros de Industrias y Obras a intervenir en la huelga. (23 de enero de 1937). *El Tiempo*, p. 1 (9097).
- La empresa del ferrocarril de Cartagena quiere prórroga. (25 de febrero de 1927). *Diario de la Costa*, p. 1 (2899).
- La huelga de los ferroviarios continúa en pie. (20 de enero de 1937b). *Diario de la Costa*, pp. 1 y 8 (5735).
- La huelga, el paro general y Cartagena. (22 de enero de 1937d). *Diario de la Costa*, pp. 1 y 8 (5737).
- La paralización de los transportes ferroviarios sigue. (21 de enero de 1937c). *Diario de la Costa*, pp. 1 y 8 (5736).
- Más sobre la Compañía del Ferrocarril. (15 de marzo de 1911b). *El Porvenir*, p. 3 (3898), .
- Murió el presidente de la United Fruit Company Mr. Francis Russell Hart. (19 de enero de 1938). *El Tiempo*, p. 1.
- Pineda López & Co. (15 de marzo de 1911). Comunicación. (3898). *El Porvenir*, p. 3.
- Por Cartagena. (1 de noviembre de 1901). *El Porvenir*, p. 2 (1742).
- Serán levantados los rieles del Ferrocarril de Bolívar. (18 de diciembre de 1942). *Diario de la Costa*, pp. 1, 3 y 6 (7356).
- Shiple, R. T. (1900). Aviso. Cartagena-Magdalena Railway Co. *El Porvenir* (1588), p. 3.
- Sobre el servicio de trenes de recreo. (16 de junio de 1931). *Diario de la Costa*, p. 7 (4150).



■ **Otros documentos**

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

Un Boliviano. *Ferrocarriles de Cartajena i Barranquilla*. (1866). Biblioteca “Eduardo Santos”. Academia Colombiana de Historia. Imprenta de Gaitán.