

Colección
Los Caminos
de Hierro 7

Juan Santiago Correa R.



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



Colegio de Estudios
Superiores de Administración



**Colegio de Estudios
Superiores de Administración**

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

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

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

Juan Santiago Correa R.

385.09861 / C824m 2020

Correa Restrepo, Juan Santiago.

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

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

Serie: Caminos de hierro; No. 7

DESCRIPTORES:

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

© 2020 CESA- Colegio de Estudios Superiores de Administración

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

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

Scopus Author ID: 56424018700

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

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

Editorial CESA

Diagonal 34a No 5a -23 Casa Incolda

editorialcesa@cesa.edu.co

www.editorialcesa.com

www.cesa.edu.co

Grupo de Estudios en Administración

Línea de investigación en Administración

Proyecto: Ferrocarril de Bolívar: ferrocarriles y puertos en Colombia

Código interno: 13006

Bogotá, D.C., junio de 2020

Coordinación editorial: Editorial CESA

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

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

Corrección de estilo: José Ignacio Curcio Penen
Diseño de Portada: Jesús Chaparro

Impresión: Imageprinting Ltda.

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

Diseño epub:

Hipertexto - Netizen Digital Solutions

A mi familia
Una historia juntos

Contenido

Agradecimientos

Introducción

1.1. El ferrocarril de Cartagena y el Canal del Dique, una revisión historiográfica

1.2. Economía y política: el desarrollo de los ferrocarriles colombianos

I. La economía en el Bolívar Grande

1.1. Tabaco

1.2. Algodón

1.3. Café

1.4. Caña de azúcar

1.5. Ganadería

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

III. El ferrocarril de Cartagena

IV. Consideraciones finales. Una respuesta hegemónica fallida

Bibliografía

Índice onomástico

Anexos

Anexo A. Ferrocarriles en América Latina (1870-1995) (en miles de km)

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

Notas al pie

ÍNDICE DE MAPAS

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

ÍNDICE DE GRÁFICAS

- Gráfica 1 Composición de las exportaciones colombianas (1834-1910)
- Gráfica 2 Kilómetros de red construidos y en uso (1871-2000)
- Gráfica 3 Comparación histórica de algunos ferrocarriles latinoamericanos (en miles de kilómetros) (1870-1995)
- Gráfica 4 Población en las ciudades del Caribe (1834-1905)

Gráfica 5 Producción de azúcar en el Central Colombia
(ton) (1909-1948)

Gráfica 6 Ingresos de las aduanas de Sabanilla, Cartagena
y Santa Marta (1855-1898)

ÍNDICE DE TABLAS

- Tabla 1 Kilómetros de ferrocarril *per cápita* en América Latina (1893-95 y 1919-22)
- Tabla 2 Tasa de crecimiento del PIB y de las exportaciones *per cápita* (1920-1950)
- Tabla 3 Comparación internacional de ferrocarriles (1934)
- Tabla 4 Comparación internacional de ferrocarriles (1960)
- Tabla 5 Actividades económicas en Bolívar (1870)
- Tabla 6 Provincias y distritos cultivadores de tabaco
- Tabla 7 Producción estimada (ks) de tabaco en Colombia (1855-1875)
- Tabla 8 Exportaciones de tabaco colombiano a Bremen (en zurrones)
- Tabla 9 Principales distritos tabacaleros del Estado de Bolívar (1874)
- Tabla 10 Exportaciones totales a través de puertos marítimos (1894-1898)
- Tabla 11 Exportaciones ganaderas (1879-1906)
- Tabla 12 Principales empresarios exportadores de ganadería en la región Caribe

- Tabla 13 Toneladas métricas transportadas por el Canal del Dique (1948-1951)
- Tabla 14 Valores de los pasajes (julio de 1893)
- Tabla 15 Estaciones del ferrocarril de Cartagena
- Tabla 16 Valor del pasaje (1895)
- Tabla 17 Valor de los fletes (1895)
- Tabla 18 Tráfico del ferrocarril de Cartagena (1914-1918)
- Tabla 19 Exportaciones de café (1916-1926) (en miles de kg)
- Tabla 20 Tarifas del ferrocarril de Cartagena (1927)
- Tabla 21 Tráfico del ferrocarril de Cartagena (1921-1930)
- Tabla 22 Estaciones en servicio (1941)

ÍNDICE DE IMÁGENES

- Imagen 1 Caña en vagones del ferrocarril en el Ingenio Central Colombia, hacienda San Agustín de Sincerín (Bolívar)
- Imagen 2 Ferrocarril tipo “Decauville” para cargar la caña a la fábrica del Ingenio Central Colombia.
- Imagen 3 El primer clavo para iniciar la construcción del ferrocarril
- Imagen 4 Estación del ferrocarril en Turbaco
- Imagen 5 Estación Central
- Imagen 6 Estación Pie de la Popa
- Imagen 7 Locomotora No. 7
- Imagen 8 Estación Calamar
- Imagen 9 Talleres del ferrocarril

Imagen 10 Locomotora No. 11 descarrilada en el muelle de Calamar

Imagen 11 Tren hacia la Estación Central

Imagen 12 Trabajadores descargando en el muelle de La Machina

Imagen 13 Muelle de la Bodeguita

Imagen 14 Edificio de la Andian National Corporation y el ferrocarril

Imagen 15 Carril del tren hacia La Machina

Imagen 16 Trabajadores del ferrocarril

Agradecimientos

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

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

A Carolina, Alejandro y Gabriel. Gracias por todo.

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

Introducción

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

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

Lo anterior propició que la vida de las personas estuviera sujeta a ritmos asimétricos. Mientras la mayor parte de la gente se desenvolvía en un entorno reducido,

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

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

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

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

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

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

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

HISTORIOGRÁFICA

La mayoría de estudios relacionados con los ferrocarriles nacionales se ha concentrado en los aspectos técnicos (capacidad de carga, tipo de trocha, valor de los proyectos y niveles de endeudamiento), dejando de lado los procesos jurídicos e institucionales que le dieron sentido a la iniciativa, el impacto que tuvieron sobre la apropiación territorial y los procesos de poblamiento, los interrogantes centrales respecto de la soberanía y la incidencia de la política pública en el Estado y la Nación en la convulsa Colombia decimonónica. El ferrocarril de Cartagena formó parte de un esfuerzo conjunto por recuperar el dinamismo de la ciudad y competir con subregiones de Bolívar que pujaban por un lugar protagónico en la vida económica, política y social del Caribe colombiano. En esta pugna, si bien el ferrocarril cumplió parcialmente ese propósito, no logró consolidarse como un proyecto hegemónico en términos de dominio territorial, y se vio desplazado en importancia por Barranquilla y su ferrocarril.

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

Así mismo, el estudio sobre el desarrollo de los tres puertos más importantes del Caribe colombiano (Barranquilla, Cartagena y Santa Marta) realizado por Theodore Nichols², presenta descripciones interesantes del desarrollo de esta ruta, aunque no analiza su impacto en términos de comercio exterior, y de desarrollo urbano y económico de Barranquilla. Otros textos, como los de Gabriel Poveda³, Gustavo Pérez⁴ y Thomas Fischer⁵ presentan resultados similares a los de Ortega y Nichols, aunque es importante resaltar la propuesta de Fischer en torno al éxito relativo que alcanzaron las rutas cortas colombianas (menores de 150 kilómetros) frente a las de mayor longitud.

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

Safford⁸, y Restrepo y Rodríguez⁹ analizan las condiciones de Cartagena respecto de los demás puertos del Caribe durante el siglo XIX, y encuentran que aunque contaba con una bahía profunda para el atraque de buques

de gran calado, su conexión con el interior era difícil, pues debía hacerse a través del Canal del Dique, el cual presentaba constantes problemas de navegabilidad y de interconexión con el río Magdalena, lo que hacía costosa su operación. Estos problemas eran similares a los que enfrentaba Santa Marta, pues la conexión se lograba a través de ciénagas hasta el río Magdalena, lo que brindó unas condiciones especiales a Barranquilla para competir con los otros puertos¹⁰. En ese sentido, Ripoll¹¹ indica que aún en las épocas en que era posible la conexión con el río Magdalena a través del Canal de Dique, Cartagena ya había perdido su liderazgo en la región.

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

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

Blanco¹⁴ se concentra en el proceso de construcción y operación del ferrocarril, el cual comenzó a operar tras dos

décadas de dificultades y después de iniciada la operación del ferrocarril de Barranquilla, el cual había contribuido al fortalecimiento de una importante dinámica económica en este puerto del Caribe, lo que lo ubicaba desde la década de 1870 como el principal de la región.

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

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

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

El texto de Ortiz¹⁸ ofrece una refrescante reconstrucción del ferrocarril a partir de la memoria oral que aún subsiste,

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

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

En la historiografía sobre movimientos sociales y su relación con el ferrocarril, específicamente el de Cartagena, se destaca el trabajo de Gómez²⁰, quien analiza el proceso de formación de las diversas organizaciones de trabajadores a medida que avanzaba la transformación de la organización productiva y la infraestructura. El autor indica que, debido al incipiente desarrollo industrial, en Cartagena la frontera entre obreros y artesanos era difusa y que, como consecuencia, las organizaciones sindicales siguieron un patrón similar, entre otras razones, por la debilidad de la industria, la intervención del Estado, la

corta vida de las empresas, o la apatía e indiferencia de los trabajadores.

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

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

Del análisis hecho por Preston²³ se desprende que los éxitos de las huelgas del sector ferroviario en la última década del siglo XIX y las dos primeras del XX en la región Caribe se debieron a dos factores primordiales: la coyuntura político-económica de la región y el accionar colectivo de los miembros de los sindicatos que los llevó a entender que una paralización de los trenes y los puertos podría causar graves pérdidas para el comercio.

Por su parte, Solano²⁴ identifica el proceso de transformaciones de los mecanismos contractuales y el marco normativo en el período comprendido entre 1850 y