

El Ferrocarril de Cartagena: una respuesta tardía en la economía caribeña

Juan Santiago Correa Restrepo¹

Andrés Felipe Reyes Pérez²

Resumen

El texto analiza la construcción y puesta en marcha del Ferrocarril de Cartagena como una respuesta tardía a los cambios que se dieron en la región Caribe en la segunda mitad del siglo XIX, la cual, aunque tuvo un impacto en la dinámica económica de la ciudad, este fue insuficiente para contrarrestar el éxito de Barranquilla para canalizar los mayores flujos de comercio internacional. Metodológicamente, se hace uso de fuentes secundarias desde una perspectiva de historia económica y empresarial, para revisar la forma cómo se ha estudiado esta línea y explicar las razones por las cuales se convierte en una experiencia hegemónica fallida.

Palabras clave. Ferrocarriles; desarrollo regional; historia económica y empresarial; Bolívar

Clasificación JEL: N56; N76; R11

Abstract

The text analyzes the construction and implementation of the Cartagena Railroad as a delayed response to the changes occurred in the Caribbean region in the second half of the 19th century, which, although having an impact on the economic dynamics of the city, this was insufficient to counteract Barranquilla's success in channeling the largest flows of international trade. Methodologically, the use of secondary sources from a perspective of economic and business history, to review the way this line has been studied and explain the reasons why it becomes a failed hegemonic experience.

Introducción

El principal reto económico en la segunda mitad del siglo XIX en Colombia fue el de conectar las regiones exportadoras con los mercados internacionales. Esta apuesta de desarrollo económico requería un esfuerzo para definir los medios a través de los cuales se llevaría a cabo esta tarea con

¹ Investigador del Grupo de Estudios en Administración del CESA. Economista y doctor en Sociología Jurídica e Instituciones Jurídicas de la Universidad Externado de Colombia, magíster en Historia de la Pontificia Universidad Javeriana.

² Asistente de Investigación del Grupo de Estudios en Administración del CESA. Profesional en Mercadeo y Publicidad de la Universidad Politécnica Gran Colombiano, especialista en Mercadeo Estratégico y estudiante de la Maestría en Administración de Empresas del CESA.

la conexión a algún río navegable o a los puertos marítimos. Para viabilizar estas inversiones era necesario la regularización de la navegación a vapor sobre el río Magdalena y garantizar la carga de retorno que hiciera rentable la inversión. En este sentido, los puertos del Caribe se apuntalaban con un valor estratégico en este diseño de política pública.

Sin embargo, los puertos tradicionales del Caribe contaban con dificultades estructurales para cumplir con este propósito. Cartagena y Santa Marta, tenían graves problemas para el comercio. El primero tuvo un papel protagónico durante la Colonia porque las condiciones naturales de la bahía eran ideales para la defensa militar; no obstante, la sedimentación del Canal del Dique hizo prácticamente imposible la navegación hasta el siglo XX. Por su parte, Santa Marta tenía una bahía con aguas más profundas, con dificultades para la defensa y una conexión con el río Magdalena a través de canales y ciénagas que limitaban la navegación.

Además, la ocupación militar de Cartagena entre 1815 y 1820 indujo al gobierno a autorizar el uso de Sabanilla como puerto de exportación, aunque no tuviera buenas vías de comunicación con Barranquilla. Sin embargo, en 1821 los influyentes cartageneros José María del Castillo y Rada y Francisco Martín lograron la aprobación de un decreto que cerró el puerto al comercio exterior, y luego, en 1838, comerciantes de Santa Marta hicieron un hábil cabildeo en el Congreso para cerrar el puerto de Sabanilla a la exportación hasta 1842 (Rodríguez y Restrepo, 1988, 144). Estas medidas iniciaron una larga pugna con los dos puertos tradicionales para convertirse en la puerta de entrada del comercio internacional, aunque en 1849 autorizó el comercio de importación a través de Barranquilla (Nichols, 1988, 202).

La construcción del Ferrocarril de Bolívar a partir de 1865 significó un duro golpe para Cartagena, en la medida que logró una conexión más temprana y eficiente con el río Magdalena y con el interior del país. No obstante, Cartagena continuó con la necesidad de superar los problemas técnicos de navegabilidad del Canal del Dique a través de un proyecto ferroviario. En este sentido, en el ferrocarril de Cartagena se puede apreciar que, aunque su influencia fue muy limitada en la definición regional durante el régimen federal decimonónico, es una respuesta tardía para compensar la consolidación de una nueva subregión con mayor dinamismo que las tradicionales en la zona caribe. De manera que se analizará el papel que jugó este ferrocarril frente a la variación significativa en los patrones de apropiación territorial que ocurrieron en el Bolívar Grande a finales del siglo XIX y comienzos del XX. Para tal fin, el texto aborda primero un balance historiográfico de esta línea; en segundo lugar, se analizará el desarrollo económico de la región en la segunda mitad del siglo XX; en tercer lugar, se analizará las respuestas a la movilidad que se dieron en la región; por último, se presentarán las consideraciones finales.

Revisión de la literatura

El estudio de los ferrocarriles nacionales se ha concentrado, en la mayoría de los casos, en sus aspectos técnicos (capacidad de carga, tipo de trocha que utilizaron, valor de los proyectos y

niveles de endeudamiento), pero se han dejado de lado aquellos aspectos 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 sobre la soberanía misma y, en últimas, la incidencia de la política pública sobre el Estado y la Nación en la convulsa Colombia decimonónica. El Ferrocarril de Cartagena hizo 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 este propósito, no logró consolidarse como un proyecto hegemónico en términos de dominio territorial y se vio desplazado en importancia por Barranquilla y su ferrocarril.

En este sentido, 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 y 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 que realizó 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 Nichols (1973) presenta descripciones interesantes del desarrollo de esta ruta, aunque no realizan un análisis sobre su impacto en términos de comercio exterior, y del desarrollo urbano y económico de Barranquilla. Otros textos como los de Gabriel Poveda (2010; 2002), Gustavo Pérez (2008) y Thomas Fischer (2002) 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.

Meisel en *Caminos hacia el mar: los ferrocarriles en el Caribe colombiano, 1871-1950* (2017), presenta un análisis de 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. Por su parte, Pérez (1998) establece que el mayor aliciente para la implantación del ferrocarril se fundamentó en la necesidad de crear una infraestructura de transporte que soportara el auge del café con el propósito de reducir los costos de fletes. Pérez argumenta que la mayor barrera para exportar café hacia Europa y Estados Unidos eran los altos costos de transporte. En consecuencia, los productos que eran destinados para la exportación debían sacarse por los caminos de trochas hasta las estaciones de trenes, para luego transportarlas hasta los puertos fluviales y después cargarlos en los vapores que viajarían a los puertos marítimos del exterior.

En este sentido, Safford (2010) y Restrepo y Rodríguez (2013) analizan las condiciones que tuvo Cartagena respecto a los demás puertos del Caribe durante el siglo XIX el cual si bien contaba

con una bahía profunda para el atraque de buques de mayor calado, su conexión con el interior era difícil, pues debía hacerse a través del Canal de 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 y que consolidan el dominio de Barranquilla sobre los otros puertos con los que competían³. Ripoll (1997) indica que aún en las épocas en las que era posible la conexión con el río Magdalena a través del Canal de Dique, Cartagena ya había perdido su liderazgo en la región.

El trabajo de Ortiz (2017), con un amplio uso de las fuentes orales y las historias de los poblamientos que estaban a lo largo de la línea, analiza las razones de la construcción del ferrocarril y si bien considera que el café tuvo un efecto positivo en el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, Cartagena no se constituyó en su principal puerto de embarque. La recuperación de dinamismo del puerto se debió, de acuerdo con Ortiz, más por el efecto de la presidencia de Núñez y los programas económicos que la beneficiaron que a la exportación del grano.

De la misma manera, Meisel (1980) realiza una discusión de las razones por las cuales Cartagena tiene una pérdida de dinamismo muy marcada durante gran parte del siglo XIX, que llevan a 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 Rodríguez (2013) muestra como a pesar de estas dificultades y de la pérdida marcada de dinamismo económico, el sector comercial cartagenero logra desarrollar alternativas a los problemas de conectividad con el interior y diversifican sus inversiones en otras alternativas. De acuerdo con estos autores, este sector evidencia una presencia notable inmigrantes extranjeros y personas de la región cuyas inversiones en la segunda mitad del siglo XIX se concentran en el desarrollo bancario, una industria, y en proyectos agrícolas.

Blanco (1994) se concentra en el proceso de construcción y operación del ferrocarril, el cual comienza a operar tras dos décadas de dificultades y luego que encontrara en operación el ferrocarril de Barranquilla, que había llevado al fortalecimiento de una dinámica económica muy importante en este puerto del Caribe y que la ubicaba desde la década de 1870 como el principal puerto de la región.

En ese sentido, Mogollón (2012) señala que Cartagena logra una mejor conexión con el río Magdalena gracias a las adecuaciones del Canal del Dique y a la construcción del ferrocarril Cartagena-Calamar; sin embargo, la falta de actualización de los equipos durante su operación y

³ Para una visión más amplia sobre el Ferrocarril de Bolívar, ver (Correa, 2012)

la competencia con otros medios de transporte hizo que su efecto fuera cada vez menor y nunca el esperado cuando se diseñó el proyecto. Para Ortiz (2017) la crisis de los ferrocarriles en todo el territorio nacional está dada por la expansión de transporte por carreteras entre 1930 y 1940, en el caso en particular del ferrocarril de Cartagena – Calamar, nunca tuvo la rentabilidad de los demás ferrocarriles de Colombia.

Meisel (1999) describe con mayor detalle la operación del ferrocarril Calamar-Cartagena, como eje del desarrollo industrial de compañías como la multinacional canadiense Andian, cuyo oleoducto hizo que se reactivaran las actividades de exportación desde el muelle y analiza los efectos demográficos que esto trajo. Uno de los puntos más interesantes de su trabajo radica en la comparación en la eficiencia de la operación del Ferrocarril como empresa privada y como empresa pública, siendo la segunda opción un escenario de menores rendimientos.

Vasco (2008) establece un análisis y señala como las causas del fracaso de los ferrocarriles, entre otras, 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 interconectarlos en una red nacional.

El texto de Ortiz (2005) ofrece una refrescante reconstrucción a partir de la memoria oral que aún existe sobre el ferrocarril y explora las dificultades estructurales de la construcción de este, entre ellas, la ausencia de una industria siderúrgica y la falta de ingenieros capacitados lo que llevó a 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; señalando sin embargo cómo 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.

Desde una aproximación diferente, Guardo (2014) señala que el desarrollo industrial de la región y su recuperación se logran en parte por los efectos positivos del Ingenio Central Colombia en Sincerín, la maquinaria para su instalación, y el ferrocarril privado que transportaba la caña. En ese mismo sentido, Ripoll (1997) analiza el crecimiento económico de Cartagena, el cual explica gracias a los ingresos aduaneros producto de la navegación y el desarrollo industrial que incluía pequeñas y medianas fábricas; a lo cual se suma más adelante la construcción de la *Cartagena Oil Refining Company*. Mogollón (2012) complementa este enfoque con un análisis del efecto de las inversiones de la Andian, multinacional que apostaba por las ventajas que tenía la Bahía de Cartagena, para así, exportar su crudo. Por último, el texto de Poveda (2002) se concentra en analizar el aporte de este tipo de obras, en particular en la construcción de ferrocarriles y los dragado de los canales y muelles tuvieron un efecto significativo en el desarrollo la ingeniería civil y la ingeniería mecánica nacional.

De esta manera, se puede evidenciar que en la literatura sobre el Ferrocarril de Cartagena no se ha realizado un estudio sistemático del impacto sobre la definición de los flujos de comercio respecto a otras subregiones caribeñas que retaron la hegemonía tradicional cartagenera, ni estudios sobre la estructura territorial de estas subregiones y la manera cómo se redefinieron.

Desarrollo económico del Caribe en la segunda mitad del siglo XIX

En términos generales se puede afirmar que las economías latinoamericanas se basaron en las actividades extractivas, en la elaboración de materias primas y en la producción agraria. Estas economías se comprometieron, desde 1870 hasta 1930, con un esquema de desarrollo hacia afuera en el cual las exportaciones jugaron un papel central como dinamizadoras de la economía.

Para el caso colombiano, este esquema permitió vitalizar las economías regionales, las cuales aprovecharon las coyunturas de exportación que ofrecía el mercado internacional, a pesar de su débil articulación con el comercio mundial, ubicándose en lo que algunos autores dependentistas han dado en clasificar como una región de “periferia secundaria”; sin embargo, hay que tener en cuenta que el volumen de las exportaciones, en un esquema de estas características, resultó volátil, e incluso, en algunos períodos (1866-67, 1870-71 y 1905-10), ni siquiera aumentó por encima de la tasa de crecimiento anual de la población, situada para esa época en el 1,5% (Palacios, 1983, pág. 40).

En términos económicos se puede afirmar que el librecambismo se instauró en Colombia durante el gobierno del general Mosquera con la Ley del 14 de julio de 1847, la cual estableció la libertad comercial, modificando las tarifas aduaneras vigentes hasta ese momento (los aranceles *ad-valorem*, el sistema de aforo por arancel y los derechos específicos a las importaciones). En particular, se determinó, en el artículo 39, que todo producto de importación debía pagar el mismo derecho bajo las mismas condiciones, se disminuyó el impuesto en más del 25%, se eliminó el derecho de tránsito sobre las mercancías extranjeras por el Istmo de Panamá y se determinó una reducción en el derecho de tonelaje (Mejía Arango, 2007, pág. 15).

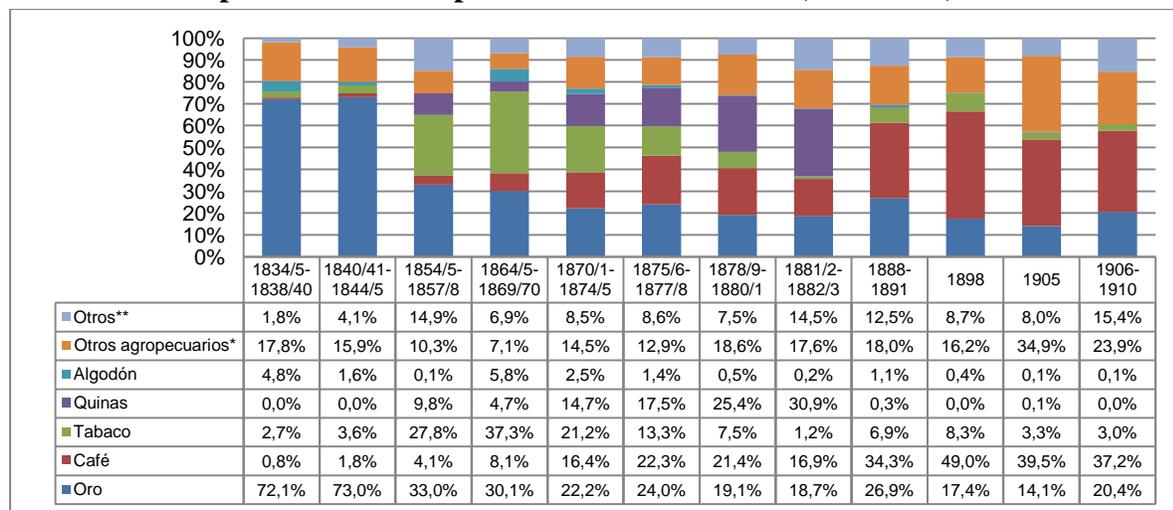
La importancia económica de la agroexportación prevaleció sobre los intereses internos de los diferentes grupos políticos; en particular, la bonanza tabacalera garantizó el más importante flujo de divisas desde la Independencia y permitió la consolidación de una poderosa élite vinculada al comercio exterior. De igual manera, en ausencia de flujos de capital importantes hacia Colombia, las importaciones estuvieron fuertemente correlacionadas con las exportaciones, lo que incrementó significativamente los ingresos fiscales aduaneros y, con ello, el gasto fiscal.

Las reformas produjeron no sólo la oposición de los conservadores, sino una oposición dentro del mismo liberalismo. El partido Liberal recuperó el control del poder en la guerra civil de 1860-1862, cuando pudo consolidar su proyecto político mediante la Constitución de 1863. Esta Constitución, redactada en Rionegro, ratificó las medidas anticlericales de Mosquera, reorganizó

el país en una estructura federal descentralizada en extremo y amplió los derechos individuales hasta incluir la irrestricta libertad de expresión y el derecho a poseer y comerciar con armas, entre otras. Se inició así el período conocido como el Radicalismo (Bergquist, 1999, pág. 43). Con la Constitución de Rionegro de 1863 se crearon los Estados Unidos de Colombia y cada Estado se convirtió en soberano⁴.

A pesar de sus ventajas, el modelo agroexportador recibió un duro golpe en 1873, cuando enfrentó las consecuencias de una de las crisis más profundas del capitalismo mundial; por supuesto, esto tuvo efectos muy serios sobre las exportaciones colombianas, que debieron enfrentar una disminución de los precios y de la demanda de sus productos en los mercados internacionales en Estados Unidos, Francia y Alemania

Gráfica 1. Composición de las exportaciones colombianas (1834-1910)



*: Incluye pieles, animales vivos, maderas, añil, caucho, tagua, cacao, bananos, palo Brasil, palo mora, dividivi, azúcar.

** : Incluye plata, platinos y sombreros.

Fuente: Palacios, Palacios, Marco. *El café en Colombia (1850-1970): una historia económica, social y política*. Segunda edición. Bogotá: El Colegio de México-El Áncora, 1983. p. 43.

Durante el Radicalismo los empresarios de Cartagena, dedicados principalmente a la ganadería y al comercio, alcanzaron una importante acumulación de capital, proceso que se vio reforzado por el crecimiento de las exportaciones de ganado en pie hacia Panamá, Cuba y otras islas del Caribe (Meisel & Posada Carbó, *Los bancos de la costa Caribe (1873-1928)*, 1994, pág. 230). Debido al predominio de las ideas librecambistas durante el Radicalismo, la legislación que rigió desde 1873 en el Estado Soberano de Bolívar era bastante laxa para la fundación de empresas bancarias: no imponía ninguna limitación a la fundación de bancos distinta a la que tenía cualquier establecimiento comercial, y bajo las condiciones generales para la federación que incluía la Ley

⁴ El Estado de Bolívar quedó constituido con las provincias de Cartagena, Sabanilla y una parte de la de Mompos (el resto de esta provincia quedó incluida en el Estado de Magdalena); ver **Fuente especificada no válida..**

35 de 1865; estos bancos tenían los mismos privilegios y limitaciones de cualquier otro banco en el país.

Respecto de la política económica, Palacios sostiene que tanto los radicales como los regeneracionistas respaldaron el modelo agroexportador colombiano, pues ambas visiones fueron penetradas “por la esperanza en el progreso económico” (Palacios, 1983, pág. 28). Por un lado, los radicales gozaron de buena parte del auge del tabaco, la quina y el añil, y, de otro, la consolidación de la Regeneración en 1886 coincidió con el inicio de un nuevo ciclo de exportaciones: el del café. Este ciclo estuvo acompañado de un alza exagerada en los precios internacionales del grano a finales de 1880 y comienzos de 1890 (Bergquist, 1999, pág. 53).

Esto significó que el proyecto ferrocarrilero colombiano iniciado durante el Radicalismo, y orientado en términos generales al comercio exterior, gozara también del apoyo de la Regeneración; así, por ejemplo, Miguel Samper elogiaba a Núñez por plantear en un discurso frente al Congreso en mayo de 1880 la necesidad de construir un ferrocarril en “los Estados del centro” y la premura por terminar los ya empezados (Samper, 1880?, págs. 101-102). No obstante, aunque parece haber una coincidencia de propósitos aparente, ésta desapareció en medio de las guerras civiles ocurridas durante La Regeneración.

En este sentido, el crecimiento económico fundamentado en una economía de agroexportación requería del descenso del precio de los fletes de transporte como objetivo prioritario. Esto se debía a que los productos descritos presentaban una relación precio-volumen baja, con un castigo muy fuerte en el precio final por los fletes aplicados a largas distancias (que podían variar de 800 a 2.000 kilómetros), las difíciles condiciones topográficas y los riesgos climáticos de afectación mayor que en otro tipo de mercancías.

La Constitución de 1863 definió con claridad que la Nación sólo tenía jurisdicción en el desarrollo de iniciativas de “fomento” sobre ríos navegables o vías que atravesaran más de un Estado Soberano o pasaran por una nación limítrofe; todos los demás eran competencia exclusiva de los gobiernos federales (Camacho Roldán, Escritos sobre economía y política, 1976 (1871-1872), págs. 89-90). Esto limitó la capacidad de inversión en un país que, como se verá, enfrentó difíciles momentos fiscales y políticos, cuyas regiones no contaban siempre con los recursos económicos suficientes para emprender dichas obras, y con un capital privado limitado que buscaba opciones que le permitieran mantener altos niveles de liquidez para poder aprovechar o protegerse de las fluctuaciones de los mercados internacionales⁵.

Los tramos que se construyeron durante este período no configuraban un sistema de transporte nacional interconectado, sino que más bien buscaban conectar algunas zonas de producción de

⁵ Respecto a las difíciles condiciones que debió enfrentar el capital colombiano en el siglo XIX ver: (Ocampo, Colombia y la economía mundial (1830-1910), 1998)

bienes exportables con el mercado internacional. En este sentido, a pesar de ser tramos cortos y desarticulados entre sí, y de presentar promedios de construcción muy bajos comparados con países de América Latina como México, Brasil o Argentina⁶, significaron mejoras importantes en el transporte, con una notable reducción de tiempos y costos, lo cual repercutió en el auge exportador agrícola de principios del siglo XX⁷. A la par de la interconexión entre los ríos navegables, los puertos marítimos y los caminos tradicionales, comenzó a vislumbrarse un rudimentario sistema de transporte que se haría más complejo en las primeras décadas del siglo XX, al transformarse los viejos caminos en carreteras y ampliarse la red ferroviaria.

La decisión de integrarse a los mercados mundiales requería enfrentar el problema de la reducción de costos internos de transporte (Meisel, Ramírez, & Jaramillo, Too late but profitable: railroads in Colombia during 1920-1950, 2016, pág. 166). En este sentido, la construcción de los ferrocarriles significó un cambio de fondo en el desarrollo posterior del sistema de transportes del país puesto que implicó el reemplazo parcial de la movilización de carga que venía efectuándose hasta entonces por medio de mulas y cargadores; con esto no sólo se obtuvo la reducción en los costos de transporte⁸.

Con la creación de los Estados Unidos de Colombia, el Estado Soberano de Bolívar se dividió en 1865 en 10 provincias, Barranquilla, Carmen, Cartagena, Corozal, Chinú, Lórica, Magangué, Mompox, Sabanalarga y Sincelejo. Muriel (1983) indica que la superficie de la región Caribe era de 139.800 km², de los cuales el 50,1% correspondía al Estado de Bolívar. La región Caribe tenía en 1874 el 10,5% de la superficie total de los Estados Unidos de Colombia. El Estado Soberano de Bolívar representaba casi el 74,61% de la población total del Caribe y la región en 1870 sólo representaba el 11,96% del total de la población de Colombia, aunque en 1918 era del 13,1% y en 1938 el 16,4%.

En términos generales, la economía de principios de siglo XIX en el Caribe mantenían una concentración en actividades agropecuarias con una vinculación de tipo precapitalista de la mano de obra a la producción. En este sentido, predominaba la aparcería, donde se daba “pasto por tierra”. Es decir, había un intercambio no monetario en el cual el campesino trabajaba la tierra

⁶ De acuerdo con Palacios, para 1883 Colombia había construido 151 kilómetros de ferrocarril, en 1888 240,9 kilómetros y, en 1904 516,9 kilómetros. En 1910, el total de kilómetros construidos equivalía al 1,6% del total suramericano, el cual cae muchísimo más si se incluyen las rutas mexicanas. Cfr. (Palacios, 1983, pág. 54).

⁷ En este sentido, Camacho Roldán sostenía en sus *Memorias de Hacienda* de 1871 que la regularización de la navegación a vapor en el río Magdalena se debió a la libertad de cultivo y comercio de tabaco, en particular en Ambalema, lo que garantizó la carga de retorno necesaria. (Camacho Roldán, Escritos sobre economía y política, 1976 (1871-1872), pág. 93)

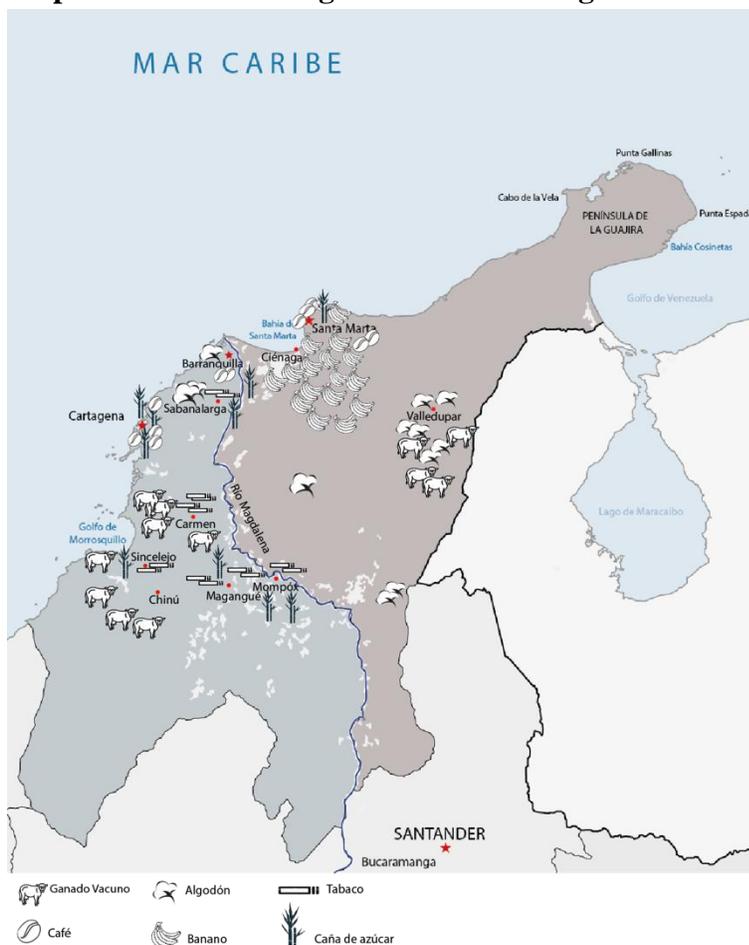
⁸ Camacho Roldán calculaba en 1871 que la reducción de los fletes por el uso de los ferrocarriles podría ubicarse alrededor de una cuarta parte de los costos en los métodos tradicionales; además, también calculaba que el sobrecosto del transporte interno podría estar en el 100% sobre el precio de los productos agrícolas. Esto sin duda fue un gran incentivo en la definición de los primeros proyectos ferroviarios del país. (Camacho Roldán, Escritos sobre economía y política, 1976 (1871-1872), pág. 102).

durante un tiempo a cambio de devolverla después del usufructo sembrada de pastos a los dueños de las haciendas (Kalmanovitz, 1994).

La escasez de mano de obra de la población caribeña determinó nuevas formas por las cuales los administradores de las empresas realizaban la contratación, como pagos de jornales superiores y adelantos de pago; así mismo, se tenía un incentivo a los procesos migratorios desde el interior para suplir la mano de obra necesaria. Por otra parte, el desarrollo de obras de infraestructura como el ferrocarril de Cartagena y la canalización del Dique demandaron mano de obra de otras regiones del país para dar abasto a las necesidades de estos proyectos (Solano S. P., 2010).

Junto con las grandes haciendas de la región, se estableció una franja heterogénea de pequeñas unidades productivas dedicadas a la agricultura, las cuales se ubicaron generalmente cerca de las desembocaduras de los ríos. El tabaco tuvo una participación importante en las provincias de El Carmen, Corozal, Sincelejo, Mompox y Magangué. (Zambrano, 2000).

Mapa 1. Producción región Caribe en el siglo XIX



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Nichols (1973); Muriel (1983); (Meisel, ¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos, 2011)

El cultivo y comercio del tabaco tuvo una relación importante con el desarrollo de la navegación a vapor, en especial con el incremento en las exportaciones de tabaco en la década de 1850. El auge de la exportación tabacalera sirvió de incentivo a la creación de nuevas empresas de transporte fluvial por el río Magdalena, siendo la primera la *United Magdalena Steam Navigation Co.*, en 1846, con un capital de \$360.000 pesos de los cuales el 45,1% era estadounidense, el 35,6% británico, el 6,3% alemán y el 13% colombiano. En 1857 la participación del tabaco clasificado como “Carmen” –que reunía a todos los productores de los distritos de la costa– representaba una quinta parte de las exportaciones, sin embargo, al cabo de seis años, este tipo de tabaco se convertiría en líder de las exportaciones tabacaleras (Nichols, 1973; Muriel, 1983).

Para mediados de siglo existían dos empresas de tabaco en María la Alta y el Carmen de Bolívar. Las técnicas del cultivo del tabaco en el Carmen eran las mismas que utilizaban los campesinos antes del auge exportador y se requería de la regularización de tránsito de la mercancía mediante un camino entre el Carmen y Zambrano por la orilla del río Magdalena. La producción de tabaco era de carácter estacional lo que generaba desempleo en las épocas en las que no se recolectaba la hoja (Zambrano, 2000).

En 1855 la factoría de El Carmen aportaba el 12% de la producción nacional, mientras que Ambalema producía el 80% del tabaco colombiano. Sin embargo, entre 1865 a 1875 la producción de esta última pasó a significar menos del 1% debido al agotamiento de los suelos y el deterioro de la calidad del tabaco que producía. (Viloria de la Hoz, 1999).

Cuadro 1. Producción estimada (kilogramos) de tabaco en Colombia - 1855-1875

Año	Ambalema	Girón	Palmira	El Carmen	Total producción nacional
1855	4.422.571,0	453.597,0	ND	680.395,5	5.556.563,5
1858	5.669.962,8	657.715,7	ND	ND	8.504.944,2
1865	2.834.981,4	1.133.992,6	1.700.988,8	3.401.977,7	9.071.940,5
1875	34.019,8	612.356,0	2.948.380,7	2.199.945,6	5.794.702,1

Fuente: Sierra (1971)

Los inicios de las exportaciones de tabaco en la región Caribe, generó incentivos para que se iniciara el cultivo en la zona de los Montes de María, que contaba con tierras fértiles y fácil acceso al río Magdalena. Para 1854, los empresarios Alejandro Danoville, Francisco Montoya, y el comerciante samario Joaquín de Mier iniciaron la producción y comercialización de tabaco en la zona del Carmen (Viloria De la Hoz, 2014).

Cuadro 2. Exportaciones de tabaco colombiano a Bremen (en zurrones)⁹

⁹ Los zurrones eran paquetes de cuero en los que se empacaba el tabaco, los cuales podían oscilar entre 45 y 71 kilos.

Año	Ambalema	Girón	Palmira	El Carmen	Total anual
1862	40.420,0	2.019,0	-	35.747,0	78.186,0
1863	47.784,0	6.205,0	-	51.613,0	105.602,0
1869	14.108,0	5.546,0	6.705,0	70.446,0	96.805,0
1871	14.751,0	4.312,0	7.478,0	66.524,0	93.065,0

Fuente: Sierra (1971) modificado por el autor.

En 1874, la provincia del Carmen era la mayor productora de tabaco del Estado de Bolívar, con una participación del 42,2% del total del Estado (aproximadamente 2.426,8 toneladas). La segunda provincia con mayor participación era la de Corozal con una participación total del 26%. (Ocampo, Colombia y la economía mundial (1830-1910), 1998, pág. 243).

Sin embargo, la bonanza tabacalera tendría su declive hacia 1880 debido a la baja productividad, los altos costos de transporte por el río Magdalena y bajos controles de calidad, de esta forma el mercado tabacalero para Colombia perdía impulso en los mercados internacionales (Muriel, 1983).

Por otro lado, la región de Sabanalarga tuvo una participación como zona de cultivos de algodón, donde tuvo su mayor producción en el año de 1878. De acuerdo con Camacho (1892), la producción de algodón en estas regiones se dio gracias a que en el año de 1863 el precio del algodón en los mercados europeos subió debido caída de la producción de algodón y el bloqueo de los puertos del sur de los Estados Unidos como consecuencia de la guerra civil, lo que llevó a que la región Caribe aprovechara esta situación para aumentar su producción y exportación a mercados internacionales presentando una bonanza de corto plazo (Zambrano, 2000)

Con respecto a la ganadería, a partir del siglo XIX la industria ganadera se convirtió en un elemento fundamental de la economía caribeña. Grandes extensiones de tierra improductiva en toda la región, en especial en los territorios de Cesar, Sucre, Córdoba y Bolívar, fueron dedicados a la ganadería. El problema de la ganadería fue su alta concentración de la propiedad y el desplazamiento de otras actividades productivas de zonas fértiles de cultivo (Zambrano, 2000).

Al igual que otros sectores, la ganadería experimentó un período de auge exportador debido a causas externas. En particular, el final de la Guerra de los Diez años en Cuba dejó a la isla con zonas rurales afectadas y con la necesidad de importar ganado para suplir la demanda y para la reconstrucción del hato ganadero. La bonanza se presentó entre 1879 y 1884, con una exportación de 120.000 cabezas de ganado desde Barranquilla, Cispatá y Cartagena, de las cuales el 60%, salían desde Cartagena. Otra de las causas fue a partir de la construcción del Canal de Panamá en 1881, ya que generaba una gran demanda de carne del Caribe Colombiano, hasta que en el año de 1888 la compañía del Canal Interoceánico cesó su trabajo. Pero fue en el año de 1898 donde la industria Pecuaria del Caribe tuvo su mayor bonanza exportadora, a causa del fin de la Guerra de Independencia de Cuba. Esta segunda bonanza se prolongó hasta el año de 1906

y logró exportar no menos de 400.000 cabezas de ganado hacia Cuba (Meisel, ¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos, 2011, págs. 148-150).

Cuadro 3. Exportaciones ganaderas 1879 -1906

Año	Ganado total	Por Cartagena
1879-1880	16.586	5.636
1880-1881	29.042	10.530
1881-1882	25.745	17.360
1882-1883	24.575	20.463
1883-1884	20.484	18.120
1884-1885	3.706	-
1888	19.180	18.120
1889	9.809	8.019
1892	3.044	2.203
1893	3.504	2.867
1894	6.914	5.240
1895	2.482	1.782
1896	2.556	1.788
1897	2.236	486
1898	18.784	17.697
1899	-	65.000
1905	116.698	87.114
1906	-	41.400

Fuente: (Ocampo, 1998, pág. 374).

Los principales empresarios que se dedicaron a este negocio ya tenían experiencia como exportadores de otros productos agrícolas, en especial la Casa Comercial de Vélez Danés & Cía., que había exportado ganado a Colón, Venezuela, Trinidad y Jamaica; para sustentar este negocio de exportación a Cuba mantenían en pastaje alrededor de unas 60.000 cabezas de ganado. Así mismo, la Casa Comercial Diego Martínez y Cía., tenía un contrato para suministrar anualmente 44.000 cabezas de ganado a la zona del Canal de Panamá (Bossa Herazo, 1967).

Las bonanzas de las exportaciones de ganado fueron las responsables de la generación de capital para los empresarios, que a su vez sirvieron para la creación de los bancos en Cartagena entre 1873 y 1925. Los Vélez Danés fueron accionistas del Banco de Bolívar y junto con Diego Martínez y Cía., colaboraron con la creación del Banco Industrial. Más adelante los Vélez Danés serían los fundadores del Ingenio Sincerín y la fábrica de materiales de construcción el Progreso. (Meisel Roca, Los bancos de Cartagena 1874- 1925, 1990).

Del mismo modo, después de la Primera Guerra Mundial se fundó en Cartagena la Compañía ganadera *The Colombian Products Co.*, con un capital inicial de tres millones de pesos, para lo cual la Casa Comercial Daníes y Cía., la de Diego Martínez y Cía., junto con Julián Patrón Airiarte (empresario ganadero de Tolú) y la compañía estadounidense *The Internacional Products Co.*, fundaron un frigorífico de carnes conocido como *Packing House* de Coveñas, para exportar carne de ganado vacuno congelada. Por su parte Kalmanovitz (1994) consideró que la posterior quiebra del frigorífico se daría porque el nivel de costos utilizados en el proyecto, no podía competir con el argentino, así como, porque el consumo interno dejaba pocos excedentes para exportar de forma rentable (Ripoll de Lemaitre M. T., 1997; Kalmanovitz, 1994).

A finales del siglo XIX el café tuvo una bonanza exportadora que dinamizó el puerto de Cartagena. Entre 1894 y 1898 las exportaciones del grano realizadas a través de los puertos del Caribe llegaron a volúmenes de 93.819.704 kilogramos, de los cuales Barranquilla participaba con el 77,5% y Cartagena con el 15,3% (Meisel, ¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos, 2011, págs. 145-146). Del total de exportaciones realizadas desde Cartagena en el año 1886, el café ocupaba la segunda posición con un valor exportado de \$356.415, y en 1887 ocupaba la cuarta posición del total, con un valor de \$331.459 (miles de pesos), lo superaba las exportaciones de reses, tabaco y cueros (Ripoll de Lemaitre M. T., 1997).

Cuadro 4. Exportaciones totales a través de puertos marítimos 1894 - 1898

Puerto	Volumen (kg)	Porcentaje
Barranquilla	72.704.023	77,5
Cartagena	14.378.824	15,30
Buenaventura	5.165.896	5,5
Riohacha	1.000.249	1,1
Tumaco	570.712	0,6
Total	93.819.704	100

Fuente: (Meisel, ¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos, 2011)

La conformación de haciendas cafeteras en especial en el Magdalena hizo que la producción de café se desarrollara desde el cultivo hasta la exportación de café tostado. Sin embargo, los cultivos de café en la región Caribe no tuvieron el desarrollo productivo que tendría la región andina en las primeras décadas del siglo XX (Viloria De la Hoz, 2014, págs. 77-90).

Por su parte, la caña de azúcar se cultivó en toda la región Caribe orientada principalmente al consumo regional sin una vocación exportadora clara. Las principales zonas de cultivo estuvieron en Mompo, Magangé, Cartagena, Sabanalarga y Sincelejo, siendo en 1878 esta última la de mayor producción con 2.000 quintales de azúcar y 20.000 cántaras de miel (Flórez Bolívar, 2012).

En ese mismo año 1878, el gobernador de Mompo, sostenía que la producción agrícola más importante de la provincia era el melao, que era utilizada para la fabricación de aguardientes. La caña de azúcar se utilizaba integralmente para diversos fines, alimento de animales, combustible vegetal y productos artesanales o industriales como el azúcar, la panela o licores; esto permitió que su producción no se concentrara exclusivamente en las haciendas, sino que se realizara también en las parcelas campesinas con una expansión regional importante (Flórez Bolívar, 2012).

El líder latinoamericano de la explotación de la caña era Cuba, donde se había introducido métodos de evaporación al vacío y centrifugadoras que aumentaron la productividad. En un intento por introducir esta tecnología, en 1907 en Cartagena se importaron estos métodos con una inversión de un millón de pesos oro por parte del ingenio Central Colombia en Sincerín, con el fin de producir en el año 1909 azúcar refinada con calidad de exportación (Ripoll de Lemaitre M. T., 1997)

La construcción del ingenio requirió un mayor suministro de caña de azúcar, siembras de mayor extensión, abundante mano de obra y un sistema eficiente de transporte para llevar la caña al ingenio y el azúcar al puerto. El ingenio Central Colombia produjo en 1909 su primera zafra (5.078 toneladas) de azúcar refinada, que se distribuyó en 1903 toneladas exportadas a Inglaterra y 1304 a Estados Unidos. (Ripoll de Lemaitre M. T., 1997).

En síntesis, la necesidad de acceder a los mercados internacionales, dieron origen al desarrollo de nuevas formas de producción y al aprovechamiento de coyunturas que se dieran en aquellos mercados. La agroexportación brindó oportunidades para que la producción local logrará obtener aprovechar la fase librecambista, lo que permitiría el acceso a los mercados internacionales de bienes y de capital.

El Canal del Dique y el Ferrocarril de Cartagena

Uno de los mayores problemas de Cartagena como puerto era su conexión con el interior del país. La zona estaba rodeada de un grupo de ciénagas, lagunas, zonas pantanosas que indican una antigua desembocadura del río Magdalena. El comienzo del siglo XIX significó para Cartagena un proceso de declive económico y demográfico en la medida en que era desplazada en la actividad económica por otros centros más dinámicos, primero Santa Marta y luego Barranquilla. En este sentido, la ciudad contaba en 1825 con 18.000 habitantes y para 1870 registraba tan solo 8.603 y prácticamente se había abandonado el tránsito de embarcaciones por el Canal del Dique debido a las dificultades de la navegación (Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, pág. 213).

Para el siglo XIX, la navegación de barcos de vapor a través de la zona conocida como el “alto Dique” presentaba serios problemas debido al tamaño de estos y lo angosto y difícil de la ruta. La zona del “Dique medio” iba a través de ciénagas paralelas de menor pendiente y mayor

profundidad, brindando mejores condiciones para la navegación. Sin embargo, el “Dique bajo”, aunque adecuado para la navegación de champanes no lo era para de vapores debido a su sedimentación proveniente del Magdalena, lo que afectaba a la ciénaga de Matuna por su poca profundidad (Mogollón, 2012, pág. 171).

En la década de 1820 el tránsito hacia Cartagena se hacía a través de vías terrestres y las narraciones de la época explicaban que a 150 metros del río Magdalena el Canal estaba seco la mayor parte del año y más adelante el estancamiento de las aguas hacían que los olores fueran muy fuertes y la navegación imposible (REF, pág. 71)

En 1823 se le otorgó el monopolio de navegación en el río Magdalena por 20 años a Juan Bernardo Elbers, junto con el privilegio de reparar y operar el Canal del Dique; no obstante, Elbers se enfrentó a trabas burocráticas y a una fuerte oposición política en diferentes ámbitos del gobierno que le impidieron desarrollar este privilegio, lo que lo obligó a usar otras rutas del Magdalena al Caribe (REF, pág. 72).

En 1844, la Cámara Provincial de Cartagena contrató al ingeniero George M. Totten, durante la gobernación de Juan José Nieto, para estudiar la manera de hacer navegable el Canal del Dique a los vapores desde la bahía de Barbacoas y el río Magdalena. El Canal de Totten fue un segundo corte que se realizó entre el río y ciénaga de Sanaguare entre 1844 y 1848, a unos 12 kilómetros de Barranca Nueva en la zona del “alto Dique” (Mogollón, 2012, pág. 173; Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, pág. 231).

La propuesta era una canalización recta de 15 kilómetros con un ancho de 20 metros, dos de profundidad y esclusas en los extremos para evitar el tramo entre Barranca Nueva y la ciénaga de Sanaguare. Este canal fue excavado entre Calamar y Santa Lucía con una extensión final de 15 kilómetros y dos esclusas de madera para manejar las crecientes del Magdalena. (Mogollón, 2012, págs. 181-182).

Totten fundó el poblado de Calamar el 1 de enero de 1848 en la esquina sur de la desembocadura de su nuevo canal a unos 90 kilómetros de Bocas de Ceniza. En 1850 la recién fundada Compañía de Navegación del Dique, de propiedad de comerciantes de Cartagena y de Totten, lanzó al agua el primer buque de vapor construido e importado de Estados Unidos y nombrado “Calamar”, el cual tenía una rueda de propulsión y tenía un calado muy bajo de 2½ pies, lo que le permitía navegar en las partes menos profundas con relativa facilidad. El trayecto le tomó de Cartagena a Mompox 9 días, del 15 al 24 de junio y fue considerado un éxito rotundo en la ciudad y le permitió ocuparse los meses siguientes en el transporte de cargas de tabaco (Mogollón, 2012, pág. 182; Poveda, 1998, pág. 105; REF, pág. 56).

Francisco Montoya, importante comerciante antioqueño, y Joaquín de Mier, hacendado y comerciante samario, fundaron en 1851 la Compañía de Vapores de Cartagena, replicando el

modelo de negocio que habían iniciado unos años antes con la Compañía de Vapores de Santa Marta. Esta nueva compañía, de la cual Totten era uno de los cinco directores, recibió un capital inicial del gobierno del General López que ascendió a \$300.000 y un subsidio anual, tras lo cual compraron el “Calamar” a la Junta Provincial de Cartagena y adquirieron el privilegio del monopolio en esta ruta. Durante los dos primeros años de funcionamiento, la Compañía de Vapores de Cartagena transportó 657 pasajeros y 7350 cargas de mercancía de 250 libras cada una; no obstante, con la eliminación del monopolio del tabaco la compañía perdió los \$28.000 de los subsidios anuales que recibían, los cuales eran respaldados por estas rentas. Tras el naufragio del “Calamar” la empresa suspendió de manera definitiva sus operaciones (Poveda, 1998, págs. 105-106; REF, pág. 57 y 75).

Las condiciones de navegabilidad no se mantuvieron iguales a las de los primeros dos años de funcionamiento. El material orgánico del río y el caudal que arrastraba los sedimentos hizo que para 1852 la primera gran creciente dejara inutilizadas las esclusas. Esto impactó severamente el comercio de la ciudad hacia el interior del país, en la medida en que por largos períodos, que llegaron incluso a los 5 años, se suspendió completamente la navegación por el Canal (Mogollón, 2012, págs. 181-185; Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, pág. 231).

Esto llevó a que la Compañía de Vapores de Cartagena quebrara y el comercio de Cartagena disminuyera de manera muy rápida. (REF, pág. 75).

En 1852 se contrataron dos ingenieros extranjeros para hacer una valoración del Canal y de las inversiones necesarias para su adecuado funcionamiento: John May y Lionel Gisburne. El primero sostenía que las condiciones ambientales y la época de verano en la región hacían que la ruta no fuera sostenible y debía abandonarse. Gisburne argumentó que con una inversión de £150.000 se podía recuperar la navegación. El gobierno cartagenero aceptó estas recomendaciones, recibiendo múltiples propuestas en los cinco años siguientes que llevaron a intervenciones muy limitadas y se revirtiera la concesión del Canal al gobierno de Bolívar (REF, pág. 76).

Los problemas de navegabilidad y de sedimentación hicieron que el Canal estuviera cerrado a la navegación. Para enfrentar la situación el Estado Soberano de Bolívar y el gobierno de Felipe Pérez asignaron fondos en 1875 para abrir de nuevo la ruta a la navegación. Los trabajos se llevaron a cabo en una primera fase entre Pasacaballos en la bahía de Cartagena hasta la ciénaga del Pájaro, con cerca de un tercio de la longitud del Canal (Poveda, Vapores fluviales en Colombia, 1998, pág. 121).

En 1878, en una segunda fase, Rafael Núñez como presidente encargado del Estado Soberano de Bolívar, contrató a dos ingenieros estadounidenses, A. R. Terry y James J. Moore, para conectar en la zona del Dique Medio a Cartagena con el río Magdalena de manera más eficiente. Las obras comenzaron en 1879 con el uso de maquinaria y explosivos, lo que permitió reactivar

parcialmente la navegación a finales de 1880 con el tránsito del vapor “Once de Noviembre”; en los años siguientes se fundaron la Compañía de Navegación por Buques de Vapor del Dique, en 1893 por Pedro Vélez Martínez y otros empresarios, y la Compañía del Dique y del río Magdalena de Bartolomé Bossio. Entre 1882 y 1887 se realizaron 19 viajes con un promedio anual de 13.763 pasajeros (Ortiz, 2005, pág. 63; Poveda, Vapores fluviales en Colombia, 1998, pág. 121).

Entre 1888 y 1893 se estima que 13.673 pasajeros fueron transportados en la ruta del Canal del Dique entre Cartagena y Calamar, así como 6’853.034 cargas con un peso estimado de 300 toneladas transportadas en un total de 19 viajes, aunque las posibilidades de navegación disminuyeron significativamente durante estos años siendo ya muy difícil desde 1888 (Poveda, Vapores fluviales en Colombia, 1998, pág. 122).

Como consecuencia de la creciente sedimentación este auge transitorio fue menguando, razón por la cual Núñez contrató desde muy temprano, en 1887, un nuevo estudio con el holandés W. Bramdsma, quien entregó el proyecto en diciembre de ese año al gobernador José Manuel Goenaga. La propuesta era un sistema de canalización de 21 metros de ancho y 3 sistemas controlados por esclusas en Calamar, Santa Lucía y aguas arriba de Mahates (Mogollón, 2012, pág. 188 y 191).

En 1889 se realizó un nuevo contrato con Robert C. Wood para abrir un nuevo canal, para lo cual se realizaron trabajos que para 1891 habían excavado 7.500 metros cúbicos de material de un canal de 14 metros de ancho, 2 de profundidad y 280 de longitud. No obstante, en octubre de ese año una comisión verificó que la maquinaria había sido abandonada y que Wood había regresado a los Estados Unidos, con lo cual se caducó el contrato. Con este nuevo fracaso se inició el estudio de una alternativa diferente para conectar a Cartagena con el Magdalena (REF, pág. 78)

La necesidad de encontrar una ruta más eficiente que el Canal del Dique se debatió largamente durante el siglo XIX. En este sentido, la primera mención de una línea férrea en Cartagena se tiene 1845 con el propósito de unir la ciudad con Antioquia (REF, pág. 127). En 1864 el gobierno del presidente Murillo Toro logró la aprobación de una ley el 28 de mayo para conectar el río Magdalena con Cartagena por medio de un camino de ruedas de cualquier tipo, 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. Para tal fin, el contratista debía conformar una compañía con un capital de \$2.5 millones con una garantía sobre rendimientos de 7% anual y el 15% de las aduanas (Ortega, Ferrocarriles Colombianos: resumen histórico, 1923, pág. 342).

Con estas condiciones viajó a Londres para conformar la empresa, para lo cual se reunió con J. Hart, representante de Colombia en esta ciudad, para adelantar las gestiones correspondientes, así como con la firma de abogados Oliverson Laire & Peachy para redactar los estatutos y realizar

las gestiones correspondientes.(Ferrocarril de Cartagena: apelación a la opinión pública, 1865, pág. 1).

Kelly frente a estas situaciones no pudo realizar exitosamente las gestiones para llevarlo a cabo y adujo que el poco tráfico que se movía desde el interior hacia Cartagena hacía que la obra no fuera rentable; así mismo, informó que los banqueros en el exterior consideraban que este puerto era de menor importancia que Santa Marta y Barranquilla y que el nivel de comercio con el exterior era tan bajo que el Consulado de los Estados Unidos había cerrado desde 1874. El contrato fue caducado sin exigir compensación a Kelly por el incumplimiento, teniendo como único efecto práctico el de demorar el proyecto del ferrocarril en Barranquilla (Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, pág. 232).

Para algunos sectores de la opinión pública, el fracaso se debió a la presión de políticos y empresarios interesados en llevar a cabo una obra similar en Barranquilla, en el que se evidencia un informe del cónsul de los Estados Unidos en esta ciudad, L. M. Whelpley, en el que advertía de la inviabilidad del proyecto debido a las eximias perspectivas económicas de la región. Lo cierto es que la competencia entre los dos proyectos dilató el inicio de ambos (Ferrocarril de Cartagena: apelación a la opinión pública, 1865; Correa, 2012; Ortiz, 2005, págs. 60-61).

El 11 de julio 1889 el gobierno departamental inició negociaciones con la empresa inglesa Forwood Brothers & Co., para la construcción de un ferrocarril entre Cartagena y algún punto entre Ponedera y Magangué. El proyecto fue aceptado y se firmó un contrato el 11 de junio de este año, pero la empresa no pudo conseguir los fondos necesarios en los mercados internacionales para iniciar la obra debido a que los promotores habían estimado un tráfico mayor del que realmente se podía generar. Nuevamente el contrato fue caducado sin exigir compensaciones (Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, pág. 232; Hart, 1914, pág. 27). Para finales de la década ya se encontraban en pleno funcionamiento los ferrocarriles de Panamá y de Bolívar y habían probado que eran sistemas viables y rentables en rutas cortas tropicales (Mogollón, 2012, pág. 191).

A finales de 1889, durante el gobierno de Carlos Holguín, el empresario estadounidense Samuel B. McConnico realizó una propuesta más seria, que fue aceptada a inicios de 1890, para construir, explotar y usufructuar un ferrocarril desde Cartagena hasta la orilla occidental del Magdalena en el punto de inicio del Canal del Dique, junto con un tranvía en conexión con la Aduana. El contrato de concesión incluía la operación de un terminal marítimo y definía los siguientes puntos: exclusividad de concesión por 50 años a partir de la finalización de la obra para hacer y usufructuar un ferrocarril de vapor; el gobierno no permitiría la construcción de otra vía paralela a ésta; cesión a perpetuidad de 100.000 hectáreas de tierras baldías; al final de los primeros 50 años existía la posibilidad de redimir la obra por parte del gobierno, de no hacerse se prorrogaba el término por 25 años más pagando en compensación el 15% de las utilidades netas; el término final era de 100 años para revertir la propiedad al gobierno sin remuneración; la

posibilidad de construir líneas transversales desde la línea principal a cualquier punto del departamento de Bolívar, aunque el gobierno se reservaba la posibilidad de construirlas con otro contratista en caso de que éste no las adelantara; se fijaba un término de 6 meses de aprobado el contrato para el estudio y fijación de la línea y un término de construcción de 3 años, salvo aplazamientos de fuerza mayor; se otorgaban privilegios de explotación de madera, piedra, arena, carbón y demás materiales para la obra en las tierras baldías adyacentes a la construcción o vecinas al río Magdalena y sus tributarios; se otorgaba exención de impuestos nacionales, regionales y nacionales para la importación de bienes para el ferrocarril; la posibilidad de extender líneas telegráficas y telefónicas entre las estaciones, oficinas, talleres, etc., del ferrocarril (Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, págs. 232-233; Ortega, Ferrocarriles Colombianos: resumen histórico, 1923, pág. 344).

Las características técnicas de la línea eran:

- Extensión de 105 kilómetros.
- Ancho de la vía de 1 metro.
- Rieles de hierro o acero de 25 kilogramos por metro.
- Pendiente máxima de 2.5%.
- Radio mínimo de curva de 97 metros.
- Traviesas de madera resistente a razón de 1.600 unidades por kilómetro.

Los concesionarios se comprometían a constituir una sociedad para ejecutar el contrato, construir un muelle cubierto en la terminal de la bahía de Cartagena con rieles y placa giratoria, construir un tramo del malecón y las instalaciones de la aduana. Sobre la terminal en el río Magdalena debían construir un muelle, depósitos, salas de pasajeros y almacenes, así como el establecimiento de los servicios necesarios a lo largo de la línea. (REF, pág. 128).

De acuerdo con el contrato, los empleados, oficiales y trabajadores que laboraban de forma permanente en la línea estaban exentos del pago de impuestos personales, de prestar servicios militares o “empleos onerosos”. El cumplimiento del contrato estuvo sujeto a una fianza de \$25.000 oro que se cancelaría al momento que los trabajos se valorarán en más de \$50.000 oro (Ortega, Ferrocarriles Colombianos: resumen histórico, 1923, pág. 346).

Este proyecto sufrió una dura crítica del Sr. Whelpey, cónsul de los Estados Unidos en Barranquilla, quien adelantó gestiones para desanimar cualquier intento de inversión de este país en esta ruta, argumentando, amparado en los argumentos de Francisco J. Cisneros y Edward H. Ladd, que era una zona sin perspectiva de desarrollo económico. Si bien hay que tener en cuenta que Cisneros tenía intereses económicos y comerciales en el Ferrocarril de Bolívar y en la ciudad de Barranquilla, también es cierto que para ese momento esta ciudad había superado ampliamente a Cartagena como polo de desarrollo en el Caribe (Correa, 2012; REF, pág. 129)

A pesar de estas duras críticas, en 1890 McConnico firmó como representante legal en Boston de la Cartagena-Magdalena Railway Company, de la Compañía Fluvial de Cartagena y de la Cartagena Terminal & Improvement Company, las cuales comenzaron a operar en 1891, además de su participación en una empresa de vapores en el río Magdalena. El gobierno departamental le otorgó una subvención de \$5.000 por kilómetro a cargo de la gobernación por ser una obra de interés general, la cual fue adicionada por el gobierno central mediante la Ley 42 de 1892 con una de \$8.000 por kilómetro sin contraprestación, pero con una prórroga de dos años para la construcción de la carrilera, lo que significó un subsidio innecesario por \$760.000 oro, que fueron dados en bonos sin interés al momento de iniciar el servicio público (Pérez G. , Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo, 2008, pág. 364; Mogollón, 2012, pág. 191; Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, pág. 233; Lincoln Harrison, 1967, pág. 33; Ortega, Ferrocarriles Colombianos: resumen histórico, 1923, pág. 347).

La empresa consiguió la financiación y procedió a organizar un equipo de ingenieros estadounidenses para los estudios y el trazado de la línea, así como la importación de herramientas, materiales, una locomotora y material rodante, y la contratación de cuadrillas de trabajadores no calificados para iniciar la construcción en 1891. Este proyecto se encontraba respaldado políticamente por Rafael Núñez, quien estaba interesado en reactivar la ciudad y su influencia regional (Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, pág. 234).

La obra inició en Cartagena hacia el oriente en un terreno plano de sabana que no presentó mayores dificultades, movimientos de tierra importantes o cortes o terraplenes grandes. Debido a las características hídricas de la región, se requirió un número importante de pontones y alcantarillas para atravesar las ciénagas o los caños por donde pasaba del trazado de la línea, el cual iba paralelo al Canal del Dique en la mayor parte de la línea (Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, pág. 235). Entre las estaciones de Arenal (o San Estanislao) y Soplaviento, la carrilera debió cruzar el Canal, lo cual requirió la construcción de un puente de acero de 222 metros de longitud con un tramo central giratorio para permitir el cruce de los vapores. Esta obra fue complementada por tres puentes adicionales de hierro y 82 construidos en madera. Era una ruta de curvas suaves y pendientes bajas que no superaban alturas de 200 msnm y de 5 y 10 msnm en su punto inicial y terminal, en los puertos Cartagena y Calamar respectivamente. La facilidad de la construcción, gracias a las condiciones del terreno, permitió que el costo promedio fuera de \$20.000 oro por kilómetro, lo cual lo ubica en uno de los más económicos de construir en el siglo XIX (Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, pág. 235).

McConnico había comprado a Vélez e Hijos por \$70.000 oro la concesión para el antiguo muelle de la Bodeguita en 1891 que tenían desde 1884. Las obras de expansión y adecuación terminaron en 1893 en lo que se conocería como el Muelle de la Machina, lugar donde se ubicó el punto terminal de la línea. El muelle contó con 220 metros de longitud y 14 de ancho de tal forma que los trenes llegaban hasta el costado del buque para su descarga, además el contratista se obligó a

construir los edificios necesarios para la Aduana, el Resguardo, los pasajeros y la carga. El terminal y la línea fueron administrados por Francis Russell Hart, quien más adelante fue cónsul de los Estados Unidos en Colombia, vicepresidente del Ferrocarril y representó a capitalistas de Boston en las juntas de varias compañías que operaban en Colombia y fue presidente de la United Fruit Company (Pérez G. , Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo, 2008, pág. 365; Mogollón, 2012, pág. 193; Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, págs. 235-236; Murió el presidente de la United Fruit Company Mr. Francis Russell Hart, 1938; Ortega, Ferrocarriles Colombianos: resumen histórico, 1923, pág. 349).

La ruta se inauguró en agosto de 1894 con una extensión final de 105.8 kilómetros con un ancho de trocha de 1 yarda (0.914 metros), la cual era servida por 11 estaciones (que más tarde serían 15), 8 locomotoras, de las cuales 4 eran de 40 toneladas, 3 de 20 toneladas y una de 13 toneladas que prestaba servicio entre la aduana y el muelle; además de 85 vagones. Los trenes operaban un servicio mixto de carga y pasajeros (en primera y segunda clase), con una duración total del viaje de 3 a 4 horas. En Cartagena se construyeron el taller de mantenimiento mecánico, cerrajería y carpintería (Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, págs. 236-237; Lincoln Harrison, 1967, pág. 33; Ortiz, 2005, pág. 51).

Cuadro 5. Estaciones del Ferrocarril de Cartagena

Estación	Distancia Kms
Cartagena	0
Tenera	11
Tanque	15
Matute	18
Turbaco	24
Walts	31
Arjona	38
La Viuda	53
Las Piedras	57
Arenal	68
Soplaviento	69
San Cristóbal	78
Hatoviejo	86
Calamar	104
Muelle de Calamar	105

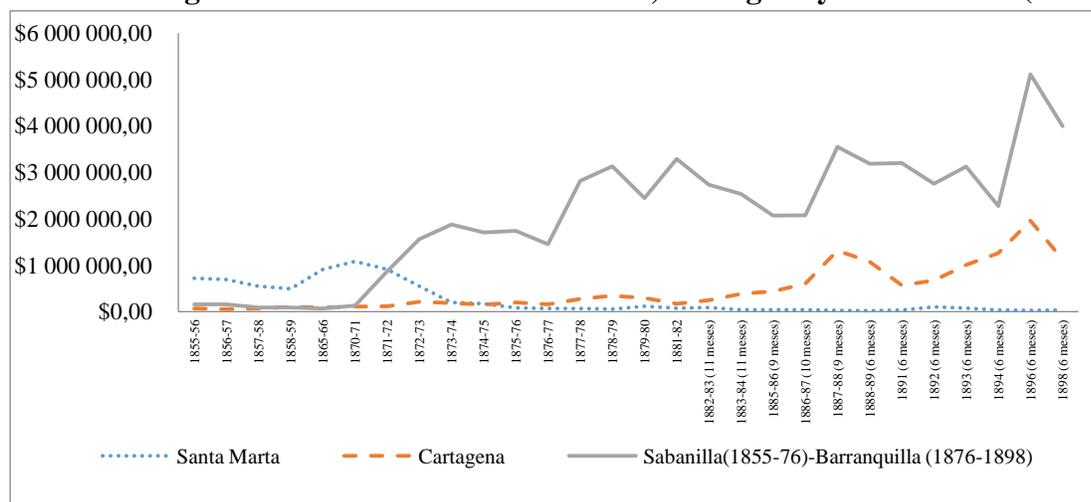
Fuente: (Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, pág. 237)

De acuerdo con Hart, la población rural que habitaba cerca de la línea tardó en aceptar la operación de esta. En el mismo sentido, se tuvo que emitir un permiso especial para que el tren operara los domingos en Cartagena, siempre que generara el mínimo ruido, que la velocidad no superara la de un hombre a pie, y no se tocaran los pitos y las campanas salvo para evitar accidentes (Hart, 1914, pág. 36 y 40).

La nueva infraestructura férrea generó un nuevo eje de desarrollo urbano en Cartagena, alrededor del cual se construyeron nuevos barrios populares y se fortalecieron otros como El Espinal, donde quedaban los talleres de reparación y vivían personas relacionadas directa o indirectamente con el ferrocarril (Ortiz, 2005, págs. 54-55).

La puesta en marcha del ferrocarril permitió recuperar parte del dinamismo perdido frente a Barranquilla como puerto de comercio, pues esta línea brindaba algunas ventajas frente a los trasbordos requeridos y las condiciones de la bahía. Sin embargo, la operación de Barranquilla, medida por los ingresos de la aduana, se distanció no sólo de Cartagena sino de Santa Marta.

Gráfica 3. Ingresos de las aduanas de Sabanilla, Cartagena y Santa Marta (1855-1898)



Fuente: Nichols, 1973, p. 211 y Poveda, 2010, pp. 107-8¹⁰.

Tras la Guerra de los Mil Días la empresa construyó un ramal hasta el ingenio de Sincerín a orillas del Canal del Dique, construida por esta empresa para el transporte de caña cortada de los campos de cultivo a la fábrica. El ramal tenía una extensión de 44 kilómetros y permitía conectar el ingenio con el puerto para la exportación de azúcar al exterior o para ser embarcado al interior del país por el río. La ruta funcionó hasta 1950 cuando el ingenio cerró y fueron levantados los rieles (Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, pág. 551).

En 1906 el ferrocarril y el terminal marítimo fueron traspasadas a la compañía inglesa Cartagena Railway Company, parte del grupo Jenks de Londres. En 1914 la Cartagena Railway se fusionó con la Colombian Navigation Co., para formar The Colombian Railway and Navigation Co., con sede en Londres (Mogollón, 2012, pág. 193; Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, pág. 239; Ortega, Ferrocarriles Colombianos: resumen histórico, 1923, pág. 453).

¹⁰ A partir de 1876 se cambió la aduana de Sabanilla a Barranquilla.

La empresa no informó al público ni al gobierno sobre sus costos de operación en la década de 1910, pero de acuerdo con Poveda estos se presumen bajos entre otras razones: era una ruta corta para la operación; recorría un terreno plano con pendientes suaves de 2.5% que implicaba un bajo consumo de combustible; los costos de conservación de la vía eran bajos; los trenes sólo operaban con el cupo completo de pasajeros y carga; y mantuvo un flujo de carga de retorno equivalente al de ida (2010, págs. 240-241).

Para 1918 el tiempo que tomaba el recorrido variaba entre 2 y 3 horas, con itinerarios irregulares y deficiencias en el material rodante dedicado al transporte de pasajeros. Las estaciones terminales no tenían cubiertas y la empresa operaba sin hospital ni médicos para la atención de enfermedades o accidentes de sus trabajadores, los cuales debían ser atendidos en el hospital de Cartagena (Una visita a Cartagena, el Ferrocarril, 1918, pág. 2).

No obstante, se tienen registros del tráfico de carga y pasajeros entre 1914 y 1919, los cuales comparativamente son más bajos que otras líneas de similar tamaño. La utilización de la línea fue inferior a la de Barranquilla y a la de Santa Marta. Al comenzar la segunda década del siglo XX el ferrocarril de Barranquilla movilizaba 165.000 pasajeros y 90.000 toneladas y el de Santa Marta 137.000 pasajeros y 126.000 toneladas anuales. El servicio no tenía itinerarios regulares y dependía de la actividad del puerto (Pérez G. , Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo, 2008, pág. 365).

Cuadro 6. Tráfico del ferrocarril de Cartagena (1914-1918)

Rubro	1914	1915	1917	1918	1919
Pasajeros	39.257	35.331	51.900	50.295	43.414
Carga (toneladas)	44.604	34.634	46.901	43.936	59.468
Ingreso por pasajes	\$ 36.927	\$ 34.772	\$ 49.107	ND	\$ 60.185
Ingreso por fletes	\$144.615	\$125.904	\$140.225	ND	\$188.263
Ingresos varios	\$ 18.664	\$ 33.922	\$ 42.178	ND	\$ 27.869
Ingresos totales	\$200.206	\$194.588	\$230.511	\$218.702	\$276.317
Gastos de explotación	ND	ND	ND	\$ 172.034	ND
Utilidad operativa	ND	ND	ND	\$ 40.667	ND

Fuente: (Ortega, Ferrocarriles Colombianos: resumen histórico, 1923, pág. 352)

Para 1920 la compañía operaba 7 locomotoras, 3 coches de primera clase con capacidad de 60 pasajeros cada uno, 3 coches de segunda clase con la misma capacidad, 2 coches de primera clase para 30 pasajeros y equipaje; 2 coches de segunda clase de las mismas características, 117 vagones de carga para equipaje, ganado y mercancía (Ortega, Ferrocarriles Colombianos: resumen histórico, 1923, pág. 453).

En 1921 la empresa vendió a *The Andian National Corporation* el muelle y las tierras comprendidas entre éste, el muelle de La Bodeguita y la estación del tren por un valor de

£50.000, así como la concesión para operarlo. Se excluyeron las tierras sobre las que había rieles tendidos y un espacio suficiente para hacer eventuales expansiones de la línea, así como los derechos de la compañía para cobrar los derechos de transporte de pasajeros, ganado y mercancía en la sección terminal, quedando a cargo de la empresa compradora los derechos de uso de muelle, carga, descarga y embarque en el puerto. Esta compañía operó el puerto hasta 1930 cuando se vendió al gobierno tras un incendio que destruyó el muelle de La Machina por un valor de \$233.258,30 (Ortega, Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país (1920-1930) Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1932, págs. 70-72).

El director en Colombia en 1923 era Alfred Sim, el gerente en Cartagena H. L. Tyler y el ingeniero jefe Charles Pooley. La empresa tenía un capital social de £1'500.000 distribuido equitativamente entre acciones preferenciales y ordinarias (Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, pág. 242; Lincoln Harrison, 1967, pág. 33; Ortega, Ferrocarriles Colombianos: resumen histórico, 1923, pág. 453). El esquema tarifario que manejaba para 1927 era uno de los más bajos del país:

Cuadro 7. Tarifas del Ferrocarril de Cartagena, 1927

Producto	Tarifa
Café	\$0.0411 ton-km
Pasajero 1ª clase	\$0.024 pasajero-km
Pasajero 2ª clase	\$0.014 pasajero-km
Carga	\$\$0.045 ton-km

Fuente: (Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, pág. 242)

Tras la inauguración del Canal de Panamá, un grupo de comerciantes cartageneros propietarios de barcos a vapor promovieron la aprobación de la Ley 130 de 1915 que creó la Junta de Limpia y Canalización del Dique” con el fin de rehabilitar la ruta y competir con el ferrocarril. Para esto, se contrató al último subdirector de la construcción del Canal de Panamá, el ingeniero y coronel C. L. Vanderburgh para adelantar este proyecto. En los dos informes que entregó, en 1917 y 1920, recomendó el encajonamiento del canal con diques laterales y la rectificación del caño del Estero, lo cual comenzaría a ejecutarse unos años más tarde (Mogollón, 2012, pág. 194).

A pesar de los esfuerzos de Cartagena, entre 1916 y 1923 Barranquilla se convirtió, en términos de cantidades, en el principal puerto de exportación cafetera del país, aunque ya Buenaventura comenzaba a mostrar un ritmo de crecimiento más dinámico que el puerto caribeño, en buena parte por la apertura del Canal de Panamá y por la reorientación del comercio hacia el Pacífico.

Cuadro 8. Exportaciones de café entre 1916 y 1926 (en miles de kilogramos)

Años	Barranquilla	Buenaventura	Cartagena	Cúcuta	Santa Marta
1916	44.948	8.697	9.178	9.282	375
1917	32.439	11.087	12.283	6.275	555

1918	41.384	10.408	11.303	2.375	364
1919	50.574	14.758	18.825	15.249	1.444
1920	31.852	27.137	18.037	9.014	501
1921	68.897	37.552	21.493	11.321	1.372
1922	66.370	20.892	5.217	12.954	373
1923	71.766	31.061	10.438	9.966	355
1924	69.550	33.774	16.542	12.486	495
1925	58.180	34.227	15.667	8.321	448
1926	73.841	47.396	15.446	10.304	131

Fuente: (Posada Carbó, 1987, pág. 56).

En 1927, el gobierno logró la aprobación de una ley para comprar el ferrocarril con el propósito de construir el Ferrocarril Troncal de Occidente, el cual incluía el tramo Cartagena-Gambote, pero la crisis de 1929 impidió que este proyecto pudiera continuar. Por otra parte, en 1930 un incendio destruyó el muelle de La Machina (Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, pág. 242)

La competencia con el Canal del Dique comenzó a sentirse en la década de 1920 con una disminución paulatina del total de carga y de pasajeros movilizados, lo que se reflejó en la volatilidad de la utilidad operacional de la compañía.

Cuadro 9. Tráfico del ferrocarril de Cartagena (1921-1930)

Años	Pasajeros	Toneladas	Ingresos operativos	Gastos operativos	Utilidad operativa
1921	39.708	108.274	\$ 528.903	\$ 397.134	\$ 131.769
1922	28.751	28.379	\$ 291.454	\$ 287.115	\$ 4.339
1923	27.652	57.486	\$ 365.955	\$ 292.442	\$ 73.513
1924	30.304	64.739	\$ 405.113	\$ 330.533	\$ 74.580
1925	29.410	107.080	\$ 562.048	\$ 412.127	\$ 149.921
1926	34.042	118.078	\$ 648.079	\$ 464.373	\$ 183.706
1927	36.250	105.976	\$ 620.797	\$ 497.045	\$ 123.752
1928	32.851	11.008	\$ 675.074	\$ 530.989	\$ 144.085
1929	27.309	87.473	\$ 564.892	\$ 459.547	\$ 105.345
1930	20.923	72.136	\$ 416.345	\$ 383.696	\$ 32.649

Fuente: (Ortega, Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país (1920-1930) Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1932, pág. 69).

En 1929 se registraba que la empresa contaba con cerca de 600 empleados, 14 locomotoras de las cuales 3 eran nuevas, un material rodante de 159 carros de 12, 16 y 20 toneladas en vagones de distintos tipos, 8 carros de pasajeros y algunos carros de gasolina para el transporte de pasajeros. El gerente era C. W. H. Taylor de origen inglés (Ortiz, 2005, págs. 59-60).

Para la década de 1930 no se tienen cifras del comportamiento económico de la compañía, último período en ser administrada por una empresa privada antes de su traspaso a la Nación en 1940, pero en términos generales la rentabilidad de todas las líneas férreas colombianas se vio reducidos por varios motivos, entre los que se encuentran la expansión del sistema de carreteras, más competitivas frente a los ferrocarriles, y la pérdida de importancia del río Magdalena (Meisel, ¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos, 2011, pág. 151).

La ruta continuó operando durante toda la década hasta que en 1938 se decidió reabrir el Canal del Dique a la navegación mediante un proceso de dragado, llevando a que la ruta compitiera de nuevo con los barcos. Así mismo, dos años antes se culminó en Barranquilla la construcción del terminal marítimo junto al fluvial, con lo cual los barcos hacían el trasbordo de mercancías de borda a borda, lo que ponía a este puerto en una ventaja competitiva frente al de Cartagena. La compañía propuso al gobierno la compra, la cual se concretó el 1º de marzo de 1940 por un valor de USD\$532.859 quedando bajo la administración del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales. En 1942 se reportaba que los equipos recibidos en la compra eran obsoletos y sin inventario para sus reparaciones. (Pérez G. , Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo, 2008, pág. 365; Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, págs. 242-243; Lincoln Harrison, 1967, pág. 33; Es inaplazable un reajuste en los transportes ferroviarios, 1942, págs. 10-11).

Cuadro 10. Operación financiera del Ferrocarril de Cartagena, 1940-1945

Año	Pasajeros	Carga (tons)	Ingresos	Gastos	Resultado operativo
1940	19.270	57.229	\$218.313	\$379.472	-\$161.159
1941	34.883	71.672	\$272.163	\$350.691	-\$78.528
1942	40.957	41.382	\$206.063	\$417.926	-\$211.863
1943	55.172	52.084	\$251.912	\$498.800	-\$246.888
1944	63.209	80.586	\$308.405	\$535.906	-\$227.501
1945	66.418	88.253	\$367.221	\$689.774	-\$322.553

Fuente: (Ortiz, 2005, pág. 68) y cálculos propios.

Bajo la administración del CAFN la operación dio pérdidas y la línea se levantó en diciembre de 1950 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 (Poveda, Carrileras y locomotoras, 2010, págs. 242-243; Lincoln Harrison, 1967, pág. 33; Ortiz, 2005, pág. 76).

Tras infructuosos intentos de revivir la navegación por el Canal del Dique, a comienzos de la década de 1950, a la par que se levantaban los rieles del ferrocarril, se llevaron a cabo trabajos de dragado por la Standard Dredging Company, Inc., de Nueva York, por un valor de

USD\$2'000.000. Los resultados fueron la de regularizar el ancho a 45 metros con una profundidad de 2,4 metros y una reducción del trazado de 117 a 114,5 kilómetros. En 1956, con la construcción de la refinería de Cartagena aumentó el tráfico de hidrocarburos transportados en remolcadores impulsados por hélices, lo que hizo perentorio el mantenimiento del Canal (REF, pág. 203; Aguilera, 2006, pág. 14).

En 1960 el caño del Estero estaba cerrado por sedimentación, lo que llevó a la apertura del caño de Lequerica con una longitud inicial de 200 metros. Entre 1981 y 1984, el Canal del Dique se rectificó por el Consorcio Layne Dredging y Sanz & Cobe Ltda., con una profundidad máxima de 65 metros y mínima de 2.5 metros. No obstante, las obras no se terminaron por problemas económicos de la empresa constructora y problemas en el funcionamiento de las trampas de sedimentación no funcionaron como se esperaba (Aguilera, 2006, pág. 14).

En la actualidad el Canal no opera como vía fluvial de interconexión, pero sus efectos sobre la bahía de Cartagena y de Barbacoas han generado un impacto ambiental negativo al descargar sedimentos de manera permanente y generar la disminución de la salinidad de las aguas de las bahías. Esto se ha intentado revertir mediante un macroproyecto adelantado durante el gobierno de Juan Manuel Santos, mediante el cual se propuso la construcción de obras preventivas y de un sistema de esclusas que impida que se sigan vertiendo sedimentos y agua dulce sobre el mar. No obstante, a pesar de que las obras debían comenzar en mayo del 2018, poco se ha avanzado sobre el mismo.

Consideraciones finales

En el siglo XIX, a pesar de que Cartagena tenía mejores condiciones que los demás puertos—poseía una bahía más profunda y una infraestructura que había heredado de la época de la Colonia— fue relegado desde la década de 1860 por Barranquilla como principal puerto de la región Caribe. En ese momento, el objetivo de la promulgación de las políticas públicas de Colombia, — y su mayor desafío— era conectar las regiones exportadoras con los mercados internacionales. Cartagena, y los demás puertos del Caribe, competían por convertirse como el principal corredor internacional del país; pero en el caso de Cartagena, debía superar la desconexión con el río Magdalena.

El ferrocarril de Cartagena surge como una respuesta tardía al auge que se derivó del Ferrocarril de Bolívar, en Cartagena. Su funcionamiento permitió regularizar la conexión con el Magdalena y permitió un fortalecimiento de la infraestructura de la ciudad. Sin embargo, la competitividad de la línea no permitió contrarrestar las ventajas que ofreció la ruta de Barranquilla, de extensión más corta y con mejores condiciones de acceso al interior del país. Así mismo, no contrarrestó los flujos de inversión local y extranjera que se localizaron en Barranquilla y, si bien permitió una recuperación económica moderada, no fue suficiente para retomar su lugar hegemónico en el Caribe.

Bibliografía

- Aguilera, M. (mayo de 2006). El Canal del Dique y su subregión: una economía basada en la riqueza hídrica. *Documentos de trabajo sobre economía regional*(72). Cartagena: Banco de la República-Centro de Estudios Económicos Regionales.
- Bergquist, C. (1999). *Café y conflicto en Colombia (1886-1910): la guerra de los Mil Días, sus antecedentes y consecuencias*. Bogotá: El Áncora-Banco de la República.
- Blanco, W. (1994). Cartagena tuvo tren: el ferrocarril Cartagena Calamar, contexto histórico de su surgimiento. *Huellas*(41), 28-32.
- Bossa Herazo, D. (1967). *Cartagena independiente, tradición y desarrollo*. Bogotá: Tercer Mundo.
- Camacho Roldán, S. (1892). La agricultura en Colombia. En *Escritos Varios* (págs. 637-664). Bogotá.
- Camacho Roldán, S. (1976 (1871-1872)). *Escritos sobre economía y política*. (J. A. Bejarano, Ed.) Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura.
- Correa, J. S. (2012). *Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)*. Bogotá: Editorial CESA.
- Es inaplazable un reajuste en los transportes ferroviarios. (18 de agosto de 1942). *El Tiempo*, págs. 10-11.
- Ferrocarril de Cartagena: apelación a la opinión pública. (1865). s.n.
- Fischer, T. (marzo de 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)*(60). Bogotá: Universidad de los Andes.
- Flórez Bolívar, R. A. (2012). Economía Agrícola y circuitos comerciales en el Estado Soberano de Bolívar 1857-1886. *Memorias. Revista de Historia y Arqueología desde el Caribe Colombiano*, 6.
- Guardo Ballesteros, S. (2014). *Ingenio Central Colombia, Sincerín (Bolívar): su historial social 1908-1920*. Universidad de Cartagena, Programa de Historia.
- Hart, F. R. (1914). *Personal reminiscences of the Caribbean sea and the Spanish main written by Francisc Russell Hart*. Boston: The de Vinne Press.
- Kalmanovitz, S. (1994). *Economía y Nación: una breve historia de Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo.
- Lincoln Harrison, H. (April de 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.
- Meisel Roca, A. (1990). Los bancos de Cartagena 1874- 1925. *Lecturas de Economía*.
- Meisel Roca, A. (1999). Cartagena 1900 -1950: a remolque de la economía nacional. *Cuadernos de historia económica y empresarial de Cartagena*.
- Meisel Roca, A. (2017). Caminos hacia el mar; los ferrocarriles del caribe colombiano 1871-1950. *VII Congreso de historia ferroviaria*, (págs. 1-17). Valencia.
- Meisel, A. (2011). *¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos*. Cartagena: Banco de la República.
- Meisel, A., & Posada Carbo, E. (1994). Los bancos de la costa Caribe (1873-1928). En F. Sánchez, *Ensayos de historia monetaria y bancaria de Colombia* (págs. 229-265). Bogotá: Tercer Mundo Editoriales.
- Meisel, A., Ramírez, M. T., & Jaramillo, J. (2016). Too late but profitable: railroads in Colombia during 1920-1950. *Economic History Research*, 12(3), 165-180. doi: DOI: 10.1016/j.ihe.2015.07.009
- Mejía Arango, L. (2007). *Los Radicales: historia política del radicalismo del siglo XIX*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Mogollón, J. V. (2012). El Dique en el siglo XIX: del canal de Totten al Ferrocarril Cartagena-Calamar. *Economía & Región*, 6(1), 171-196.
- Muriel, R. (1983). Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano 1850-1920. *Lecturas de economía*.

- Murió el presidente de la United Fruit Company Mr. Francis Russell Hart. (19 de enero de 1938). *El Tiempo*, pág. 1.
- Nichols, T. (1973). *Tres puertos de Colombia: estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Banco Popular.
- Ocampo, J. A. (1998). *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*. Bogotá: Tercer Mundo-Colciencias-Fedesarrollo.
- Ortega, A. (1923). *Ferrocarriles Colombianos: resumen histórico* (Vol. 2). Bogotá: 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. Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia.
- Ortiz Cassiani, J. (2017). *Un diablo al que llaman tren: el ferrocarril Cartagena - Calamar*. Fondo de Cultura Económica.
- Ortiz, J. (2005). Los rumores de la estación: memoria oral del ferrocarril Calamar-Cartagena. *Beca de investigación cultural Héctor Rojas Herazo*. Observatorio del Caribe Colombiano.
- Palacios, M. (1983). *El café en Colombia (1850-1970): una historia económica, social y política* (Segunda edición ed.). Bogotá: El Colegio de México-El Áncora.
- Pérez, E. (1998). Los ferrocarriles y el desarrollo regional y urbano en Colombia. *Bitacora Urbano territorial*.
- Pérez, G. (2008). *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. Colombia: Ediciones Cisnecolor.
- Posada Carbo, E. (1987). *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Bogotá: Fondo Editorial CEREC.
- Poveda, G. (2002). El primer ferrocarril en Colombia. *Dyna*, 61-73.
- Poveda, G. (1998). *Vapores fluviales en Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo.
- Poveda, G. (2010). *Carrileras y locomotoras*. Medellín: Fondo Editorial Universidad Eafit.
- Restrepo Restrepo, J., & Rodríguez Becerra, M. (2013). La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX. *Economía & Región*, 7(1), 166-174.
- Ripoll de Lemaitre, 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, & M. T. Ramírez (Edits.), *Economía Colombiana del Siglo XIX*. Bogotá: Banco de la República.
- Samper, M. (1880?). *Escritos*. Bogotá: Minerva.
- Sierra, L. (1971). *El tabaco en la economía colombiana del siglo XIX*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Solano, S. P. (2010). Mano de obra, ocupaciones y mecanismos de control social en el Caribe colombiano 1850-1900. *Revista Amauta*, 1-28.
- Una visita a Cartagena, el Ferrocarril. (4 de marzo de 1918). *El Tiempo*, pág. 2.
- Vasco Correa, C. (2008). *Ferrocarriles colombianos, artífices de desarrollo económico, futuro de la investigación nacional*. Recuperado el 28 de septiembre de 2018, de Observatorio de la Economía Latinoamericana: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/co/>
- Viloria de la Hoz, J. (1999). Tabaco del Carmen: Producción y exportación dellos montes de María 1848-1893. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, 1-50.
- Viloria De la Hoz, J. (2014). *Empresarios del Caribe Colombiano: Historia económica y empresarial del Magdalena grande y del Bajo Magdalena 1870 -1930*. Bogotá: Banco de la República.
- Zambrano, F. (2000). El Poblamiento de la Costa Caribe durante los siglos XIX y XX. En A. Abello, & S. Giaino, *Poblamiento y ciudades del Caribe Colombiano* (págs. 51-61). Cartagena: Observatorio del Caribe Colombiano.