

Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional

I. Introducción¹

EL 20 DE AGOSTO DE 1894 el refinado poeta bogotano José Asunción Silva abordó en la población ribereña de Calamar, Bolívar, el tren que lo habría de conducir hasta Cartagena. Al día siguiente, en una carta que envió a su madre y a su hermana Elvira, narró lo sucedido²:

Es una impresión curiosísima la que produce la vía férrea con sus rieles rígidos, sus carros de viajeros mucho más elegantes que los de la Sabana, sus empleados americanos, en fin, todo un tren de ferrocarril “yankee” cruzando por entre un paisaje virgen de altísimas yerbas, de bosques llenos de árboles, seculares, donde enormes enredaderas dejan colgar sus festones, donde las palmas de coco se doblegan bajo el peso de la fruta. El ferrocarril con sus locomotoras, sus carros y sus empleados, parece hecho en otra parte, traído y colocado en este lugar como por encanto.

Según el relato de José Asunción Silva, el viaje duró siete horas. El ferrocarril había sido inaugurado el 1 de agosto, apenas tres semanas antes.

La inauguración del ferrocarril marcó el inicio de la recuperación de la economía de Cartagena y, en cierta forma, el final del siglo XIX. A partir de la independencia, Cartagena de Indias entró en un período de retroceso económico y demográfico que duró hasta finales de la década de 1870, aproximadamente. En contraste, el siglo XX representó el renacer de su economía.

En este trabajo estudiamos la evolución económica de la ciudad entre 1900 y 1950, con énfasis en el puerto y el comercio exterior, los motores de

¹ Una versión anterior de este trabajo se publicó en Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (eds.). *Cartagena de Indias en el siglo XX*, Cartagena, Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional del Caribe-Banco de la República, 2000.

² Héctor Orjuela (ed.). *José Asunción Silva. Obra completa*, Colección Archivos, Madrid, 1996, pp. 683-684.

su crecimiento en esa época. En una primera sección se discuten los aspectos demográficos en el contexto del crecimiento de la población y de las ciudades colombianas. Luego se presenta la evolución de la actividad portuaria, la base de la economía local en este período. En este sentido se le otorga especial énfasis a las exportaciones petroleras y a la actividad local de la Andian. A continuación se narran los inicios de la industria cartagenera y su posterior pérdida de aliento. Finalmente, se hacen algunas reflexiones sobre lo que representó este período dentro del desarrollo económico de la ciudad.

II. La población y el crecimiento urbano

A. La expansión demográfica

En el censo de 1905 la población de Cartagena fue de 9.681 habitantes (véase el Cuadro 1). Es decir, sólo unos pocos cientos de habitantes más de los que tuvo en el censo de 1871, el último censo nacional del siglo XIX, y en el cual registró apenas 8.603 habitantes. Sin embargo, la población que tenía la ciudad en 1905 era el resultado de la lenta, pero clara recuperación económica que Cartagena empezó a tener desde finales de la década de 1880. Por ello, la población de la ciudad creció a una tasa anual promedio de 0,4% entre 1871 y 1905. Tasa inferior, es cierto, al espectacular crecimiento de 3,5% anual de la vecina, y advenediza, Barranquilla y también menor que la tasa de crecimiento de la población del país en igual período, que fue de 1,2% anual. De todas maneras, para Cartagena representó, al menos, el final del retroceso demográfico, ya que después del desastre económico que fue para la ciudad la época de la independencia, su población se redujo de los cerca de 25.000 habitantes que tenía hacia 1810, a escasos 8.603 en 1871.

Sobre el estado de postración en que se encontraba Cartagena en la década de 1860 escribió Daniel Lemaitre³:

Después de la Revolución del 60, Cartagena llegó a un grado de abatimiento increíble. ¡Siete mil habitantes! Casas en el centro que se daban a vivir gratis con tal de que el inquilino blanqueara y cogiera goteras. El doctor Mora vivió así en una en la calle de las Ventanas de Hierro.

Entresuelos que se vendían por un huevo, como se dice.

³ Daniel Lemaitre. *Poesías y corralitos de piedra*, Bogotá, Cofinorte, 1983.

Algo similar observó Eduardo Gutiérrez de Piñeres, quien fue testigo de ello⁴:

Allá por los años de 1860 y posteriores, pasó esta ciudad por una crisis terrible: el comercio languidecía; la población mermaba cada día porque los habitantes tenían que ir a otra parte, en donde pudieran ganar la subsistencia que no les era fácil conseguir en su ciudad natal; abundaban las casas arruinadas, aún en el centro de la población; los barrios de Getsemaní y San Diego estaban en su mayor parte reducidos a escombros, así como casi todos los edificios públicos: en una palabra, Cartagena presentaba el aspecto de una población en completa decadencia y próxima a la muerte.

No obstante, a diferencia de lo que ocurrió en el período colonial, cuando por razones militares se restringió al máximo el poblamiento en las vecindades extramuros de la ciudad, en las últimas décadas del siglo XIX las zonas aledañas a Cartagena, como El Cabrero y el Pie de la Popa, empezaron a atraer gente⁵. En efecto, en 1882, en el Pie de la Popa y otros vecindarios extramuros, vivían unas 2.294 personas. Por esa razón, el crecimiento de la población de Cartagena entre 1871 y 1905 no puede ser tomado solo como el crecimiento de los habitantes del recinto amurallado, es decir de lo que fue la ciudad colonial, sino que debe tenerse en cuenta el poblamiento en las vecindades de El Cabrero y el Pie de la Popa. Sin embargo, aquí se presenta un problema de agregación, por cuanto no es claro cuándo debemos dejar de referirnos sólo a los habitantes del casco antiguo (Getsemaní y la ciudad amurallada) y cuándo se debe empezar a tomar un área más amplia. La principal dificultad es que no contamos con información detallada de la población de la periferia de la ciudad en los censos del siglo XIX y en el de 1905. Por esa razón, parece haber un salto abrupto en la población cartagenera de 1905 a 1912, lo cual es simplemente el resultado de la inclusión de los nuevos barrios en la cifra de este último año. Para evitar este problema, hemos realizado el análisis acerca del crecimiento demográfico de la urbe en la primera mitad del siglo XX con base en los censos de 1912 en adelante.

Entre 1912 y 1951 la tasa de crecimiento de la población de Cartagena fue de 3,2% anual, la más alta de toda su historia hasta ese momento. Aquí es im-

⁴ José P. Urueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres. *Cartagena y sus cercanías*, Cartagena, Tipografía Mogollón, 1912, p. 36.

⁵ *Ibíd.*, p. 46.

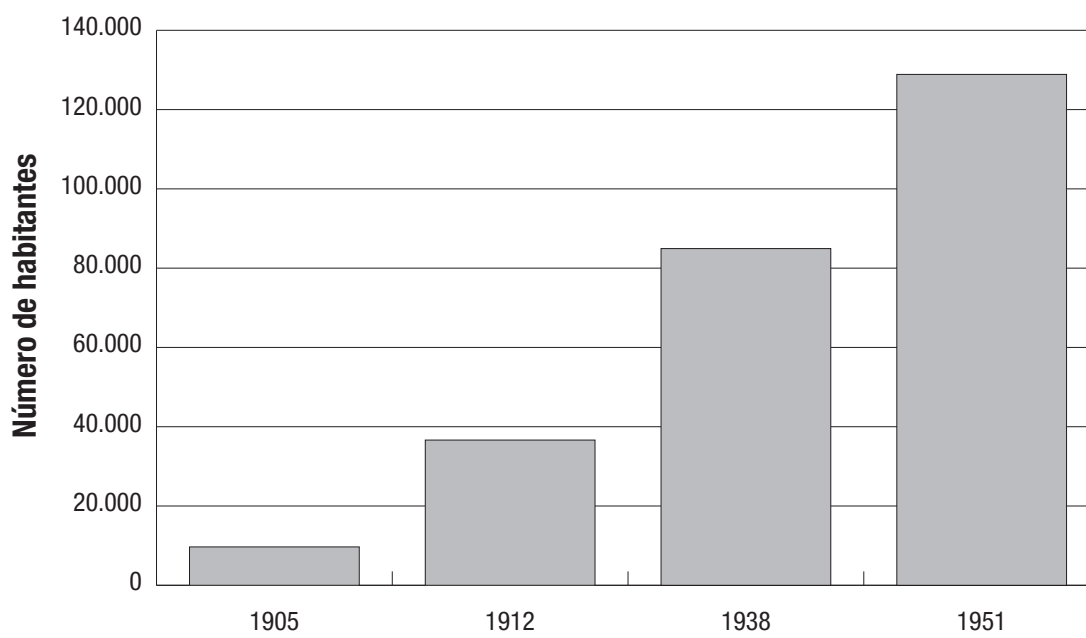
prescindible tener en cuenta el contexto nacional. Si bien es cierto que entre 1912 y 1951 la ciudad vivió una clara aceleración en la tasa de crecimiento de su población, todo el país, y en particular las zonas urbanas, vivieron un proceso similar. En la primera mitad del siglo XX la población colombiana creció a ritmos superiores a los históricos y, además, el país se urbanizó, por cuanto las ciudades crecieron incluso más rápidamente que el campo.

Cuadro 1. Población de Cartagena (1905-1951)

Censo	Número de habitantes
1905	9.681
1912	36.632
1938	84.937
1951	128.877

Fuente: Censos nacionales.

Gráfica 1. Población de Cartagena (1905-1951)



Fuente: Censos nacionales.

A la luz del crecimiento de la población colombiana, el de la población cartagenera fue alto, por cuanto aumentó su participación del 0,7% del total nacional al 1,1%, entre 1912 y 1951 (véase Cuadro 2). Sin embargo, dentro del contexto del crecimiento de las ciudades colombianas, el desempeño de Cartagena, en igual período, no fue muy destacado. En efecto, la población de Cartagena creció a una tasa por debajo de las ciudades de más de 50.000 habitantes y de las de

más de 100.000 habitantes. Como resultado, pasó de representar el 4,5% y el 5,5% de los habitantes de las ciudades de más de 50.000 y 100.000 habitantes, respectivamente, en 1912, a sólo el 3,4% y 3,9%, en 1951.

Cuadro 2. Participación de la población de Cartagena en el total de la población urbana y nacional (porcentaje)

	1912	1918	1938	1951
Participación de Cartagena				
En la población nacional	0,7	0,9	1,0	1,1
En la población de ciudades con más de 50.000 habitantes	4,5	4,7	3,9	3,4
En la población de ciudades con más de 100.000 habitantes	5,5	6,0	4,8	3,9
Participación de las cuatro principales ciudades				
En la población nacional	5,5	5,9	8,9	14,2
En la población de ciudades con más de 50.000 habitantes	34,2	32,0	35,4	42,7
En la población de ciudades con más de 100.000 habitantes	42,1	40,5	44,2	50,0

Fuente: Carmen Elisa Flórez. *La transformación socio-demográfica durante el siglo xx*, Bogotá, Uniandes, CEDE, mayo de 1998.

Es bueno contrastar el crecimiento demográfico de Cartagena con la por ese entonces pujante Barranquilla. Mientras que la tasa de crecimiento de la población cartagenera fue de 3,2% anual entre 1912 y 1951, la de Barranquilla, en ese mismo lapso, fue de 4,5%.

B. La expansión urbana y la “piqueta del progreso”

La recuperación demográfica de Cartagena llevó a que a comienzos del siglo XX el recinto amurallado se volviera demasiado estrecho para la población de la ciudad, que se expandió rápidamente hacia nuevos barrios. En 1892 había dentro de la ciudad 1.552 viviendas y en los barrios y vecindades extramuros 641 viviendas más⁶. Sin embargo, la urbanización del Pie de la Popa y de Manga se inició sólo a partir de la primera década del siglo XX y la de Bocagrande a fines de la década de 1920.

En el caso de Manga, el general Dionisio Jiménez compró en 1904 la isla del mismo nombre y procedió a urbanizarla con planos trazados por Luis Felipe Jaspe⁷.

⁶ Urueta y Piñeres, óp. cit., p. 39.

⁷ Eduardo Lemaitre. *Historia general de Cartagena*, tomo IV, Bogotá, Banco de la República, 1983, p. 472.

El barrio de Manga se empezó a construir a finales de la década de 1900. En su arquitectura se reflejó el renacimiento económico cartagenero. Muchas de las familias que prosperaron con el comercio de exportación, como los Vélez Danies y los Martínez Bossio, y la industria, como los Román, Lemaitre, Martínez Camargo, Mogollón y De la Espriella, construyeron amplias mansiones al estilo de las del barrio El Vedado de La Habana, que tanto admiraba la elite costeña de la época⁸.

Infortunadamente, una concepción estrecha de lo que necesitaba la ciudad para progresar llevó a que la expansión urbana tuviera consecuencias negativas sobre el patrimonio arquitectónico que la ciudad había heredado de los tiempos coloniales. Mientras que durante el primer medio siglo de independencia el estado de postración económica en que cayó la ciudad permitió que se conservara su arquitectura colonial, y en particular su arquitectura militar, relativamente intacta, al renacer la actividad económica las cosas cambiaron para mal en este aspecto.

Al crecer la población, el anillo pétreo que rodeaba la ciudad empezó a ser visto como una camisa de fuerza para su crecimiento urbano. La sistemática demolición de murallas, revellines y baluartes se inició en 1880, cuando se abrió una segunda puerta en la muralla en la Plaza de la Aduana (véase Cuadro 3). Por su magnitud, llama la atención el derribo de los baluartes de Barahona y Santa Isabel y el lienzo de muralla que los unía. El primero se demolió para abrir paso a la construcción del mercado público de Getsemaní, el cual se inauguró en 1904. Pero, sobre todo, resalta la eliminación, entre 1916 y 1924, de todo el trayecto de muralla que se extendía desde la Torre del Reloj hasta el baluarte de San Pedro Mártir (frente al actual monumento a la India Catalina) así como de los baluartes que había entre esos puntos: San Pedro Apóstol, San Andrés y San Pablo⁹.

Desde finales de la década de 1910 se desató una polémica nacional en torno al derribo de las murallas cartageneras¹⁰. Aunque la polémica no llevó inmediatamente a la parálisis de las demoliciones, sí les creó un ambiente adverso. Sin

⁸ El negocio de exportación de ganado a Cuba había generado una estrecha relación comercial con La Habana y los empresarios costeños, involucrados en esa actividad, viajaban a menudo a la que era por esa época la “capital del Caribe”. Incluso varios exportadores de ganado se residenciaron con sus familias en La Habana durante algún tiempo, como sucedió con Fernando Vélez Danies y con el empresario barranquillero José Félix Fuenmayor Reyes.

⁹ Donaldo Bossa Herazo. *Construcciones, demoliciones, restauraciones y remodelaciones en Cartagena de Indias*, Cartagena de Indias, Gráficas El Faro, 1975.

¹⁰ Eduardo Lemaitre. “El derribo parcial de las murallas de Cartagena: cómo y cuándo se llevó a cabo”, *Boletín Historial de Cartagena*, núm. 155, marzo, 1982.

embargo, fue solo en 1924 cuando se dejaron de tumbar las murallas, pues incluso en 1923 se derribó parcialmente el baluarte San Pedro Mártir para utilizar sus piedras como relleno para defender el barrio de Marbella de un mar de leva¹¹.

Cuadro 3. Cronología del murallicidio

1880	Apertura de la segunda puerta en la muralla de la plaza de la Aduana.
1884	Demolición del Revellín del puente de la Media Luna.
1887	Demolición del Revellín de El Cabrero o San Lucas
1893	Derribo de los baluartes de Santa Teresa y Santa Bárbara (Puerta de la Media Luna)
1903	Demolición de los baluartes de Barahona y Santa Isabel (Getsemaní), junto con la muralla que unía a estos dos baluartes, para construir en ese sector el mercado público.
1905	Apertura de un boquete en la muralla de Getsemaní para dar paso al puente Román.
1905	Apertura de la tercera Boca del Puente.
1905	Apertura de la tercera puerta de la Paz y Concordia.
1905	Apertura de la Puerta del Reducto.
1918-1921	Demolición de la segunda cortina de la muralla entre los baluartes de San Ignacio de Loyola y San Francisco Javier.
1918-1921	Apertura de la puerta de la calle de Baloco.
1918-1921	Apertura de la puerta de San Francisco Javier.
1916-1924	Demolición del sector de la muralla entre la Boca del Puente y la India Catalina y los baluartes que había en ese trayecto: San Pedro, San Andrés, San Pablo.

Fuente: Eduardo Lemaitre. *Historia general de Cartagena*, tomo IV, Bogotá, Banco de la República, 1983; Donaldo Bossa Herazo. *Construcciones, demoliciones, restauraciones y remodelaciones en Cartagena de Indias*, Cartagena, Gráficas El Faro, 1975.

Afortunadamente, en 1924 una ley vino a poner punto final a la sistemática destrucción de la arquitectura militar cartagenera, que hasta ese año sufrió los embates de una mal entendida “piqueta del progreso”¹². En efecto, la Ley 32 de 1924 estableció en su artículo 7: “Prohíbese en absoluto la demolición de murallas, castillos y demás fuertes de la ciudad de Cartagena y ninguna autoridad podrá autorizarlo”¹³.

Varios factores contribuyeron a que se arrasaran las murallas y baluartes de la ciudad entre finales del siglo XIX y comienzos del XX. En primer lugar, la escasa valoración que recibían en la época. Recuérdese que ésta era una época “preturística” en nuestro país. En segundo lugar, se veían como una atadura a

¹¹ *Ibíd.*, p. 34. El baluarte de San Pedro Mártir se reconstruyó inmediatamente ante las airadas protestas que se generaron por el intento de demolerlo.

¹² Claudia Vidal. “Los inicios de la actividad turística de Cartagena, 1900-1950”, mimeo, 1998, p. 42.

¹³ *Ibíd.*

la actividad comercial y a la expansión urbana, que se decía que estaba “embotellada” en el recinto amurallado. Por último, pesó mucho la gran preocupación por la salubridad pública que por esa época había localmente. Como puerto tropical a nivel del mar, Cartagena siempre había sido un sitio insalubre donde periódicamente hacían su aparición las epidemias de enfermedades tropicales. Contribuyó a ello el hecho de que sólo hasta 1907 la ciudad tuvo suministro de agua por medio del acueducto de Matute, pues hasta esa fecha se abastecía con aguas lluvias recolectadas en aljibes.

El siglo XX se inició en Cartagena con brotes de distintas enfermedades: “La viruela y la fiebre amarilla se presentaron en 1900, 1901 y 1902; la primera en 1901 y 1902 con 32 y 45 defunciones respectivamente, y la segunda con 42 en 1900”¹⁴.

Con la construcción del Canal de Panamá las condiciones de sanidad de la ciudad se convirtieron en una preocupación de los empresarios locales, por cuanto las autoridades norteamericanas de la Zona del Canal anunciaron que los barcos que hubieran estado en puertos considerados malsanos, como Cartagena, serían sometidos a cuarentena. Ello hubiera representado un veto para el puerto de Cartagena. Por tal motivo, en 1914, se contrató a la firma Pearson and Sons Limited, para que elaborara una propuesta de saneamiento de la ciudad¹⁵. Entre las recomendaciones que presentó esa firma estaba la demolición del tramo de muralla entre la Torre del Reloj y el baluarte de San Pedro Mártir, así como el relleno del caño de San Anastasio en el sector de La Matuna por insalubre¹⁶. Esas recomendaciones sirvieron como argumento adicional (o pretexto) para la demolición que se inició en 1916.

Las palabras del entonces ministro de obras públicas muestran que, a pesar de que autorizó esos trabajos, sabía que serían motivo de controversia¹⁷:

Tenemos que pedir excusas, muy especialmente a los cartageneros por habernos permitido tocar a las antiguas murallas construidas por los españoles; comprendemos perfectamente el interés histórico que tienen, y sólo por considerar este sacrificio necesario y muy provechoso para la salubridad pública hemos podido resolvernos a recomendar su demolición parcial.

¹⁴ Urueta y Piñeres, óp. cit., p. 48.

¹⁵ Eduardo Lemaitre, óp. cit.

¹⁶ Información suministrada por Rodolfo Segovia.

¹⁷ *Memoria del ministro de Obras Públicas al Congreso de la República*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1916, p. 159. Citado por Vidal, óp. cit., p. 33.

Con la aparición, desde fines de la década de 1910, del turismo de cruceros a gran escala en el Caribe, la preocupación por el tema de la salubridad aumentó. Además, en las décadas de 1910 y 1920 se presentaron brotes de fiebre amarilla en Cartagena, lo cual perjudicaba las posibilidades de la ciudad para recibir turistas norteamericanos¹⁸. Por ejemplo, en un informe del gobierno norteamericano de 1921 se dice que¹⁹:

... si en Cartagena hubiera alcantarillado y pavimentación, si se limpiaran los barrios periféricos, si los pantanos fueran rellenados, si se adelantara una campaña entre las clases bajas, forzándolas a usar canecas de basura cubiertas y anjeos (como en Panamá y Colón) la ciudad se transformaría en uno de los sitios más salubres del trópico. Atraería miles de turistas anualmente, si se ofrecieran buenos hoteles para la temporada de invierno, debido a sus fuertes antiguos y otros monumentos históricos de interés, que ameritan una visita de una semana.

Cabe mencionar que en la década de 1920 la mayor parte del turismo que en forma esporádica llegaba a la ciudad estaba compuesto por norteamericanos y europeos que viajaban en cruceros. En la década de 1930 el flujo se hizo más regular, pero seguía siendo de proporciones muy reducidas. Por ejemplo, en diciembre de 1937 llegaron 2.012 turistas del exterior en 29 vapores²⁰.

Sin embargo, varios sucesos ocurridos en la década de 1930 ayudaron para que se fueran gestando las condiciones para el ulterior desarrollo turístico de la ciudad: la inauguración, en 1933, de los muelles de Manga; la regularización de los vuelos de Scadta, la cual inauguró un pequeño aeropuerto en Manzanillo; la urbanización de Bocagrande, y el interés que manifestaron las autoridades locales por la preservación y recuperación de las murallas y fortalezas de la ciudad, como se evidenció con el traslado de los barrios de Pueblo Nuevo, Pekín y Boquetillo, que habían surgido desde fines del siglo XIX entre el mar y la muralla donde actualmente pasa la avenida Santander. A todo ello habría que agregar la construcción del primer hotel de lujo de la ciudad, el Hotel Caribe, que empezó a operar en 1946.

¹⁸ Christopher Abel. *Health Care in Colombia, c.1920-c.1950, A Preliminary Analysis*, University of London, Institute of Latin American Studies, Research Papers, 36, 1994, p. 27.

¹⁹ *Ibíd.*, p. 33.

²⁰ Germán Sierra. *Viajeros y visitantes*, Cartagena, Heliógrafo Moderno, 1998, p. 153.

III. La recuperación económica de fines del siglo XIX

Desde finales del siglo XIX, tal vez desde la última parte de la década 1880, la economía de Cartagena volvió a crecer, algo que no ocurría desde la independencia. Varios elementos contribuyeron a este resultado, pero consideramos que se destacan cuatro: la recuperación de la navegabilidad del Canal del Dique y la construcción del ferrocarril Calamar-Cartagena, lo cual permitió que la ciudad se pudiera conectar a costos razonables con el río Magdalena; la reactivación de la actividad del puerto marítimo; el auge de la navegación entre la ciudad y los ríos Atrato y Sinú, y el auge de las exportaciones de ganado de las sabanas de Bolívar por la bahía de Cispatá y por Cartagena.

Tanto en la reanimación de la navegación por el Canal del Dique como en la construcción del ferrocarril Calamar-Cartagena jugó un papel crucial el político cartagenero Rafael Núñez, quien fue Presidente del Estado Soberano de Bolívar entre 1876 y 1879.

El Estado Soberano de Bolívar contrató en 1877 la apertura del tramo entre Pasacaballos y la Ciénaga de Pájaro²¹. En 1878 el ingeniero norteamericano James J. Moore se encargó del proyecto, trayendo equipos de ese país que le permitieron abrir el canal a la navegación a fines de 1879²².

Para algunos historiadores, la de 1880 fue la “década dorada” en la historia de la navegación del Dique²³. En 1883 se creó la Compañía de Navegación del Dique, por parte de un grupo de empresarios locales y entre los cuales estaba el comerciante Pedro Vélez Martínez²⁴. Dicha compañía era propietaria de los vapores Rafael Núñez, Pedro Vélez, Cartagena de Indias, Popa y Flandes. Las embarcaciones de otras firmas, como la Compañía Cisneros, la Compañía Unida de Barranquilla y López y Navarro, también participaron en el tráfico fluvial del Dique en esta década de expansión del tráfico²⁵.

Como resultado de la reanudación de la navegación por el Dique en la década de 1880, las exportaciones por el puerto de Cartagena crecieron más

²¹ Theodore Nichols. “Cartagena and the Dique”, *Journal of Transport History*, vol. II, núm. 1, May, 1955, p. 26.

²² *Ibid.*

²³ Eduardo Lemaitre. “El Canal del Dique y sus peripecias”, en Pilar Moreno y Jorge Orlando Melo (eds.). *Caminos reales de Colombia*, Bogotá, Fondo FEN Colombia, 1995, p. 124.

²⁴ Donaldo Bossa. *Cartagena independiente, tradición y desarrollo*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1967, p. 115.

²⁵ Jorge Alberto Restrepo y Manuel Rodríguez. “La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX”, *Estudios Sociales*, FAES, vol. I, núm. 1, 1986, p. 61.

rápidamente que las que salían por Barranquilla. Esto llevó a que la brecha entre las exportaciones de los dos puertos se redujera. Mientras que en 1876 las exportaciones de Barranquilla eran cinco veces mayores que las de Cartagena, ya en 1888 no las superaban sino en cerca de un 60%²⁶.

A pesar de los esfuerzos de la dirigencia cartagenera, encabezada por el mismo Rafael Núñez, que había sido elegido presidente de la república, para mantener el Canal del Dique en funcionamiento, éste presentó problemas de sedimentación que afectaron el tráfico, como se hizo evidente hacia 1890²⁷. Todo ello convenció a los dirigentes cartageneros y a Rafael Núñez, que era él más influyente de todos, que al igual que había sucedido en Barranquilla el éxito del puerto cartagenero dependía de la construcción de una vía férrea.

En enero de 1890, el presidente Rafael Núñez daba su aprobación oficial al contrato firmado entre el Departamento de Bolívar y el norteamericano Samuel B. McConnico, para construir un ferrocarril de Calamar a Cartagena, así como un muelle a la entrada de Bocagrande, que quedaría conectado con la ciudad amurallada por medio del ferrocarril²⁸.

Inicialmente, McConnico formó dos empresas en Boston: la Cartagena-Magdalena Railroad Company y la Cartagena Terminal Improvement Company²⁹. El muelle que construyó esta última compañía a la entrada de Bocagrande, conocido como La Machina, se dio al servicio el 1 de junio de 1893³⁰.

La Machina permitió que por primera vez en la historia de la ciudad los barcos de mayor calado pudieran acodarse directamente a un muelle para embarcar y desembarcar su mercancía. Hasta ese momento las embarcaciones de gran calado debían fondearse en inmediaciones del Fuerte del Pastelillo y hacer el transbordo de su carga a planchones y pequeñas lanchas que la conducían a los muelles ubicados en la Bahía de Las Ánimas. Adicionalmente, La Machina tenía la ventaja de que una carrilera de 1,5 kilómetros la conectaba con la ciudad y con la línea principal del ferrocarril Cartagena-Calamar, que se inauguró en 1894, un año después que el muelle³¹.

El muelle de La Machina se construyó en madera de pino traída de los Estados Unidos. Su extensión era de 500 pies de largo y 120 pies de ancho. A lo

²⁶ *Ibíd.*, p. 63. Los datos de las exportaciones no incluyen las exportaciones de oro.

²⁷ Nichols, *óp. cit.*, p. 27.

²⁸ Theodore Nichols. *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, Banco Popular, 1973, p. 128.

²⁹ Eduardo Lemaitre, *óp. cit.*

³⁰ Francis R. Hart. "An American Railway in Colombia", *Technology Quarterly*, vol. XII, núm. 2, June, 1899.

³¹ *Ibíd.*

largo de casi toda su extensión también había una bodega de 80 pies de ancho, que se usaba, en una parte, para la aduana y, en otra, para el almacenamiento de los productos de exportación³².

El 20 de julio de 1894 se inauguró oficialmente el ferrocarril Calamar-Cartagena y a partir del 1 de agosto se puso en funcionamiento al público. La línea principal tenía entre Calamar y la estación principal de Cartagena 105,6 kilómetros, y entre esta última y La Machina 1,5 kilómetros³³. Además, entre los puntos terminales, el ferrocarril tenía 13 estaciones intermedias. El mismo día en que se puso en servicio el ferrocarril, Carlos Vélez Daníes, quien fue delegado por el gobierno departamental para que inspeccionara las obras, envió un detallado informe en el cual señalaba, entre otras cosas, que³⁴:

Prestan actualmente el servicio en la vía 8 locomotoras, 4 de gran poder y de 40 toneladas cada una; 3 menores, de 20 toneladas cada una; y una de 13 toneladas que presta sus servicios entre la Aduana y el Wharf de La Machina. Todas, a excepción de la número 5, son perfectamente nuevas.

A fines de la década de 1890 el movimiento portuario por Cartagena se benefició por los nuevos muelles y el ferrocarril. A La Machina llegaban, en forma regular, los vapores de la Royal Mail Steam Packet Company, la West-India and Pacific Steamship Company, la Harrison Line, la Compagnie Generale Transatlantique, la Hamburg-American Steam Packet Company, la Compañía Transatlántica de Barcelona y la Compañía Italiana “La Veloce”³⁵.

Como ya se señaló, uno de los elementos primordiales de la recuperación de la economía cartagenera hacia el cierre del siglo XIX fue que su puerto volvió a cobrar importancia en el concierto nacional. Aunque en este sentido no tuvo el protagonismo de Barranquilla, sí logró consolidarse en segundo lugar. En 1897, por ejemplo, después de Barranquilla, que recaudó el 59,7% de los ingresos aduaneros de Colombia, venía Cartagena, con el 21,8 % de los recaudos³⁶.

En las dos últimas décadas del siglo XIX el café fue el principal producto de exportación colombiano, tanto desde el punto de vista de valor, como de volumen.

³² *Ibid.*

³³ La estación principal se ubicaba en La Matuna en el sector en el cual, en la actualidad, está el edificio del Banco Popular.

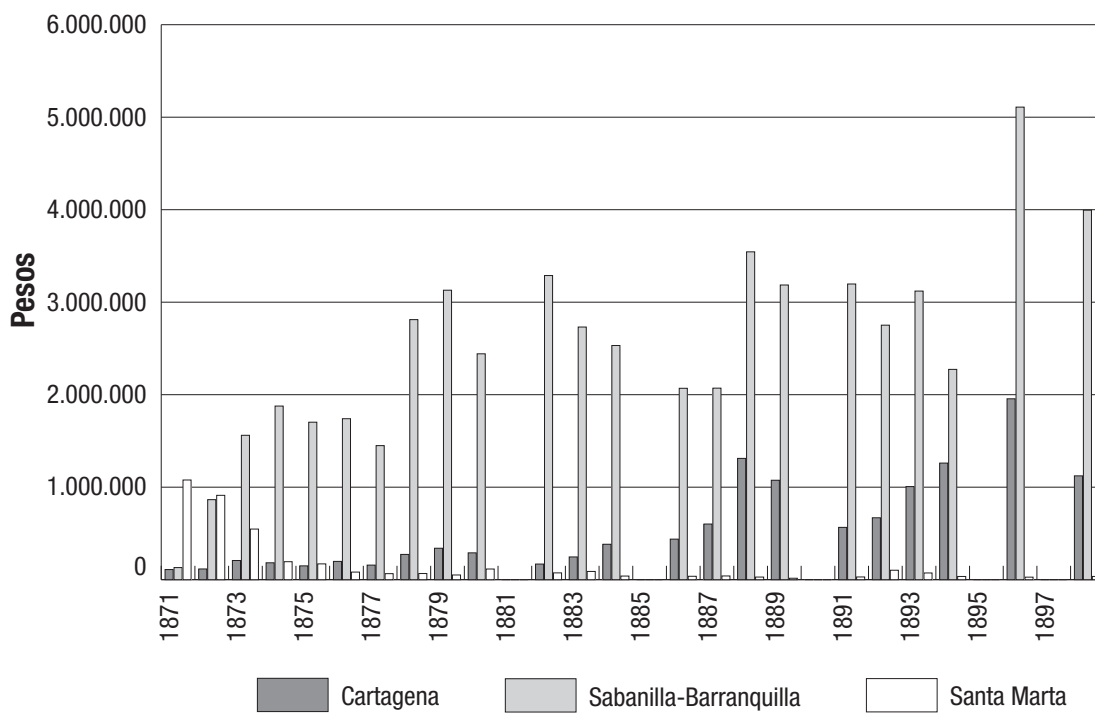
³⁴ *Memoria del secretario de gobierno al gobernador de Bolívar*, Cartagena, 1894.

³⁵ Hart, *óp. cit.*

³⁶ *Informe del ministro de hacienda al Congreso de la República*, Bogotá, Imprenta Eduardo Espinosa, 1898, p. 12.

También era el principal producto que se movilizaba por el puerto cartagenero y la base de su reanimación. En 1899, decía el norteamericano Francis R. Hart acerca de la carga movilizada por el ferrocarril Calamar-Cartagena: “El café es el producto agrícola de exportación de mayor valor y le sigue el tabaco”³⁷.

Gráfica 2. Recaudos de aduana en los principales puertos colombianos (1871-1898)



Nota: a partir de 1882 los datos no se refieren al año completo sino a unos pocos meses.

Fuente: Theodore E. Nichole. *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, Banco Popular, 1973, p. 29.

En el Cuadro 4 se observa que en las exportaciones colombianas de café entre 1894 y 1898, la participación de Cartagena fue del 15,4%. Además, hay que tener en cuenta que las exportaciones de café representaron unos volúmenes de carga nunca antes vistos en la historia del país. En el caso del tabaco, el producto de exportación relativamente voluminoso que tuvo el país antes del advenimiento del café, el máximo exportado en un año fue de 7.300 toneladas. En contraste, en 1898 ya se exportaban 34.653 toneladas de café³⁸. Todo ello se reflejaba en la creación de más empleos en la actividad portuaria. Y aunque nunca en la magnitud de lo que ocurrió en Barranquilla, el café tuvo un influjo muy positivo sobre la economía cartagenera.

³⁷ Hart, óp. cit.

³⁸ José Antonio Ocampo. *Colombia y la economía mundial, 1830-1910*, Bogotá, Siglo Veintiuno Editores, 1984, pp. 103 y 208.

Cuadro 4. Exportaciones totales de café a través de los puertos marítimos (1894-1898)

Puerto	Volumen (kilogramos)	Porcentaje
Barranquilla	72.704.023	77,5
Cartagena	14.378.824	15,3
Buenaventura	5.165.896	5,5
Riohacha	1.000.249	1,1
Tumaco	570.712	0,6
Total	93.819.704	100,0

Fuente: Diplomatic and Consular Report. *Colombia, Report on the Coffee Trade*, London, November, 1903.

Otro de los procesos dinamizadores de la economía cartagenera en el período finisecular fue el auge del comercio de cabotaje con las regiones de los ríos Atrato y Sinú y con el golfo de Morrosquillo. Para la navegación hacia esos sitios Cartagena gozaba de ventajas de localización sobre Barranquilla. Ello debido a que hacia Barranquilla la navegación se dificultaba enormemente a partir de las Islas del Rosario para las embarcaciones de vela y los vapores pequeños con cascos compatibles con la navegación fluvial³⁹.

La navegación de vapores entre Cartagena y el río Sinú la inició, en 1870, el comerciante cartagenero Nicolás de Zubiría, quien trajo de New Orleans un barco de 120 toneladas⁴⁰. Luego llegaron el vapor Albión (1878) y el María (1880), este último también propiedad de Nicolás de Zubiría⁴¹. En 1898 se agregaron los vapores María Hannabergh y el Mercedes, ambos del comerciante Augusto Hannabergh; siguieron el Goenaga, Libertador y el Nelly Gazzan, todos en 1899⁴².

En el comercio con la región del Chocó también jugaron un papel preponderante durante la segunda mitad del XIX comerciantes cartageneros o asentados en la ciudad. Uno de los pioneros, y además muy exitoso, de ese vínculo comercial fue Juan Bautista Mainero y Trucco, italiano que llegó a Cartagena en 1849, de 18 años. Mainero se casó con Leonor Bossio, perteneciente a una próspera familia local, también de origen italiano⁴³. Hacia 1850, Mainero se

³⁹ Basado en una conversación con José Vicente Mogollón Vélez, gran conocedor de la navegación entre la bahía de Barbacoas y el Sinú, Cartagena, 29 de julio de 1999.

⁴⁰ Manuel Pretelt. *Monografía de Cartagena*, Tipografía Mercurio, 1929, p. 54 y Donaldo Bossa. *Cartagena independiente: tradición y desarrollo*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1967, p. 98.

⁴¹ *Ibíd.*

⁴² *Ibíd.*

⁴³ Luis Fernando Molina Londoño. *Empresarios colombianos del siglo XIX*, Bogotá, Banco de la República, El Áncora Editores, 1998, 76.

radicó con su esposa en Quibdó donde: “Estableció una línea de navegación a vela que más tarde sustituyó con otra a vapor...”⁴⁴.

Luego de haber acumulado una buena fortuna en el Chocó y Antioquia a través del negocio de la navegación entre Cartagena y el Atrato, el comercio de metales preciosos y maderas, el suministro de mercancías variadas a la región del Chocó desde Cartagena y la minería del oro en Antioquia, Mainero regresó a Cartagena en 1868. En medio de la crisis económica que vivía la ciudad, Mainero aprovechó para comprar buena parte de las arruinadas viviendas que había en el sector amurallado, muchas de las cuales pudo vender o alquilar luego a mejores precios, cuando la economía local se reactivó, a partir de las dos últimas décadas del siglo⁴⁵.

Otros comerciantes asentados en Cartagena, que también participaron en el intercambio mercantil entre la ciudad y el Atrato en las postrimerías del siglo XIX, fueron los árabes Rumié, Curi, Abuchar y Meluk⁴⁶. Los hermanos Tufik y Amin Meluk fundaron en 1894 una casa comercial con residencia en Cartagena y Quibdó. En el Chocó tuvieron ganaderías, minas de oro y siembras de caucho⁴⁷.

También se dio el caso de comerciantes chocoanos que se aprovisionaban de mercancías desde Cartagena y que finalmente establecieron negocios y hasta se radicaron en esta ciudad, como Gonzalo Zúñiga, Lucindo Posso y Belisario Díaz⁴⁸. Como hasta la década de 1930 la única comunicación terrestre efectiva que tenía la ciudad con su *binterland*, especialmente durante los seis meses de lluvia, era el ferrocarril Calamar-Cartagena, casi todas las provisiones agropecuarias le venían por agua. Una parte llegaba de la misma zona de la bahía:

... Cartagena recibe de sus corregimientos de la bahía, como Pasacaballos, Santa Ana, Bocachica, Caño de Loro (parte sana), Boquilla, etc., etc., gran cantidad de verduras, tomates, carbón, ñame, etc., etc., los cuales son transportados en embarcaciones chicas llamadas botes o cayucos...⁴⁹

⁴⁴ *Libro azul de Colombia*, New York, 1918, p. 281.

⁴⁵ Molina, óp. cit., p. 101.

⁴⁶ Luis Fernando González. “Sirio-libaneses en el Chocó, cien años de presencia económica y cultural”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Biblioteca Luis Ángel Arango, vol. XXXIV, núm. 44, 1997, pp. 74-75.

⁴⁷ *Libro azul de Colombia*, New York, 1918, p. 290.

⁴⁸ González, óp. cit., p. 77.

⁴⁹ Manuel Pretelt, óp. cit., p. 65.

Además de los vapores, en la navegación de cabotaje participaban grandes lanchas de madera que tenían su terminal en la Bahía de las Ánimas y en el Muelle de los Pegasos, frente al Mercado Público de Getsemaní. Al respecto, escribió al final de la década de 1920 Manuel Pretelt:

Cartagena sostiene su comercio con estas poblaciones, comprendidas desde la bahía hasta las bocas del Atrato en una extensión de 350 kilómetros, con unas 30 embarcaciones menores, de velas, de las llamadas “barquetonas”... Estas embarcaciones son construidas con madera de pino en los varaderos de la bahía, por obreros del país que aquí llamamos carpinteros de ribera.

A raíz de la destrucción causada durante la Guerra de los Diez Años en las zonas rurales de Cuba, ese país se vio en la imperiosa necesidad de importar ganado para alimentar su población y para reconstituir su hato ganadero. Mientras que en 1869 la isla tenía 9.834 haciendas y potreros dedicados a la ganadería, para 1877 estos habían bajado a 3.172⁵⁰.

El Caribe colombiano, y en particular las sabanas de Bolívar, fue una de las zonas que mayores envíos de ganado vacuno en pie le hicieron a Cuba a partir de 1879⁵¹. Las exportaciones de ganado costeño durante la bonanza ocurrida entre 1879 y 1884 fueron de unas 160.000 cabezas, algo sin precedentes en la historia económica del país⁵². Estos ganados se exportaron por Barranquilla, Cispatá y, sobre todo, por Cartagena.

Con la iniciación de los trabajos de construcción del Canal de Panamá en 1881, se generó también una gran demanda por ganados del Caribe colombiano, que se prolongó hasta 1888, cuando se suspendieron los trabajos.

Pero la mayor bonanza exportadora de ganado costeño fue la que se inició en 1898, cuando terminó la Guerra de Independencia en Cuba, que también diezmó el hato ganadero de la isla. Según el historiador económico cubano Julio Le Riverend⁵³:

Al terminar la Guerra el ganado vacuno, incluyendo añojos, novillos, novillas, toros, toretes, y terneros apenas alcanzaba la cifra de 120.000 cabezas en todo el país.

⁵⁰ Julio Le Riverend. *Historia económica de Cuba*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1985.

⁵¹ En este período Cuba también importó ganados de Estados Unidos, México y Jamaica, Le Riverend, óp. cit., p. 505.

⁵² Ocampo, óp. cit.

⁵³ *Ibíd.*, p. 507.

Esta segunda bonanza de exportaciones de ganado en pie hacia Cuba se prolongó hasta 1906. Se calcula que entre 1898 y 1906, no menos de 400.000 cabezas de vacuno se exportaron desde la costa colombiana hacia Cuba⁵⁴.

Entre los principales exportadores de ganados colombianos a Cuba, Panamá y otros sitios del Caribe, entre 1879 y 1906, se encontraban varios empresarios radicados en la ciudad, como Carlos y Fernando Vélez Daníes, Bartolomé Martínez Bossio y Diego Martínez Camargo. Como veremos, todos ellos, tal vez con la excepción de Martínez Bossio, participaron en la creación de empresas manufactureras en la ciudad a comienzos del siglo XX.

IV. La actividad portuaria en la primera mitad del siglo XX

En la primera mitad del siglo XX el motor del crecimiento económico de Cartagena fue, claramente, la actividad portuaria, tal como había sido también, y como lo vimos en la sección anterior, el elemento esencial de la recuperación de la ciudad en las dos últimas décadas del siglo XIX. Por lo tanto, es necesario analizar en detalle el desempeño del puerto para entender la economía cartagenera en este período.

A. El ferrocarril Calamar-Cartagena

Todo parece indicar que durante sus primeras décadas de funcionamiento el ferrocarril Calamar-Cartagena fue un negocio rentable para sus propietarios. En 1917, por ejemplo, cuando se transportaron 52.615 pasajeros y 46.901 toneladas de carga, los ingresos operacionales netos fueron de \$ 32.223⁵⁵.

En los años para los cuales contamos con información sistemática de ingresos y egresos del ferrocarril Calamar-Cartagena, 1921-1930 y 1940-1945, se observan dos situaciones distintas (véase Cuadro 5). En el primer período, entre 1921 y 1930, hubo superávit operacional en todos los años, mientras que en el segundo, 1940-1945, sucedió lo contrario.

Hasta 1939 el ferrocarril Calamar-Cartagena estuvo en manos de una empresa privada y en 1940 pasó a ser propiedad de la nación, la cual empezó a administrarlo desde esa fecha a través del Consejo Administrativo de los Fe-

⁵⁴ Eduardo Posada Carbó. *El Caribe colombiano, una historia regional, 1870-1950*, Bogotá, Banco de la República, El Áncora, p. 1998.

⁵⁵ P. L. Bell. *Colombia, A Commercial and Industrial Handbook*, Washington, Department of Commerce, 1921, p. 300.

rocarriales Nacionales⁵⁶. Tal vez se podría pensar en una relación de causalidad entre el traspaso a la nación y la aparición de pérdidas operacionales. Considero que es muy probable que la causalidad fuera al revés, es decir, que se le entregó a la nación porque estaba empezando a dar pérdidas (lo cual no descarta la posibilidad de que con el inicio de la administración por parte del Estado la ineficacia administrativa hubiera acentuado la situación deficitaria).

Cuadro 5. Movimiento del ferrocarril Cartagena-Calamar

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

Fuente: Alfredo Ortega. *Ferrocarriles colombianos*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1949, p. 30; Alfredo Ortega. *Ferrocarriles colombianos, la última experiencia ferroviaria del país, 1920-1930*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1932, p. 69.

Como no contamos con información financiera del ferrocarril Calamar-Cartagena para la década de 1930, no se puede determinar en este momento exactamente cuál fue el sentido de la causalidad que venimos anotando. Sin embargo, sí conocemos acerca de varios factores estructurales que en las décadas de 1930 y 1940 redujeron la rentabilidad de los ferrocarriles en Colombia, y de otros que le quitaron competitividad a los puertos del Caribe colombiano, reduciendo, por lo tanto, la demanda por los servicios del ferrocarril Calamar-Cartagena. El primero de ellos, por supuesto, fue la enorme expansión del

⁵⁶ Gustavo Arias de Greiff. *La mula de hierro*, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1986, p. 37.

transporte por carreteras en las décadas de 1930 y 1940, como resultado de la construcción de carreteras y la difusión del transporte automotriz. Mientras que el índice de toneladas que se movieron por tren entre 1931 y 1948 pasó de 100 a 264, en igual período el índice para las movilizadas por las carreteras se incrementó de 100 a 1.233⁵⁷. Ello le restó competitividad a los ferrocarriles. Adicionalmente, el crecimiento del transporte por el río Magdalena se vio afectado por el crecimiento de la red de carreteras, lo cual se evidencia en que entre 1931 y 1948 el índice de lo transportado por esa vía sólo se incrementó de 100 a 252⁵⁸. La pérdida de importancia del río Magdalena en el sistema de transporte nacional perjudicó a los puertos del Caribe colombiano por cuanto esa había sido la base de su ventaja comparativa.

Todo lo anterior llevó a la reducción en los volúmenes de carga transportados por el ferrocarril desde Cartagena hasta el río Magdalena y viceversa. Como se observa en el Cuadro 5, los niveles de carga de finales de la década de 1920 eran mucho más elevados que los de la década de 1940. En un estudio publicado en 1942, se argumenta acerca del ferrocarril Calamar-Cartagena que⁵⁹:

Últimamente dicho ferrocarril que gozaba de una concesión de 50 años, pero que había venido en decadencia con motivo del impulso dado a los transportes automoviliarios, fue comprado por la nación por la suma de millón y medio de pesos.

El resultado final fue que en 1950 el ferrocarril Calamar-Cartagena suspendió operaciones.

B. Cartagena como “*company town*” de la Andian

El arribo en la década de 1920 de la Andian National Corporation, compañía canadiense con sede en Toronto y filial de la Standard Oil Company, fue el hecho individual más significativo para la economía de Cartagena entre 1900 y 1950. Las actuaciones de la Andian en esta época tuvieron una enorme influencia en la fisonomía, la economía, la sociedad y el futuro mismo de la ciudad.

⁵⁷ Donald S. Barnhart. “Colombian Transportation Problems and Policies, 1923-1948”, University of Chicago, Ph.D. Dissertation, 1953, p. 186.

⁵⁸ *Ibíd.*

⁵⁹ Contraloría General de la República. *Geografía económica de Colombia, Bolívar*, tomo V, Bogotá, Editorial El Gráfico, 1942, p. 405.

El 1 de octubre de 1923 la Andian firmó un contrato con el gobierno nacional para construir un oleoducto para exportar petróleo extraído del campo de “Las Infantas”, Santander, y que debía llegar hasta la bahía de Cartagena, en el sitio denominado Mamonal⁶⁰.

El oleoducto Barrancabermeja-Cartagena se inauguró el 1 de julio de 1926, y el 4 de julio zarpó el primer barco petrolero tanqueado con 87.500 barriles de crudo⁶¹. En ese momento había ocho estaciones de bombeo a lo largo del recorrido de 527,7 kilómetros⁶². En total se colocaron 87.826 tubos por parte de los 3.000 obreros que la empresa movilizó para ese efecto⁶³.

La estación inicial del oleoducto era en Galán, Santander, donde había cinco tanques con capacidad para almacenar 55.000 barriles cada uno. En cada una de las siete estaciones intermedias había dos tanques con capacidad para 31.000 barriles, cada uno⁶⁴. Finalmente, en la estación de Mamonal había 11 tanques, de 80.000 barriles cada uno.

A fines de la década de 1920 y comienzos de la de 1930 la actividad de la Andian en Cartagena se sintió en múltiples campos y ayudó a reanimar la vida económica del adormecido villorrio, hasta el punto de que los años 1925-1932 fueron el “período dorado” de la ciudad en la primera mitad del siglo XX.

El principal proyecto de la Andian entre fines de 1923 y 1926 fue, por supuesto, la construcción del oleoducto, que era su razón de ser como empresa. Sin embargo, las obras de apoyo directo o indirecto a su actividad principal también fueron muy importantes para Cartagena.

Tal vez una de las primeras inversiones de relevancia para la ciudad que adelantó la Andian fue la compra, en 1921, del Muelle de La Machina a la compañía del ferrocarril Calamar-Cartagena. El muelle se encontraba en muy mal estado y la Andian invirtió más de USD 100.000 en repararlo⁶⁵.

⁶⁰ “El oleoducto y la exportación de petróleo colombiano”, *Revista de Industrias*, vol. III, núm. 26, 1926, p. 49.

⁶¹ Theodore E. Nichols. *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1973.

⁶² “Informe rendido al Ministro de Industrias por la comisión que practicó las pruebas del oleoducto”, *Revista de Industrias*, vol. III, núm. 26, p. 52.

⁶³ A comienzos de 1926 la Andian tenía contratados 4.000 empleados colombianos, 3.000 de ellos obreros, y 400 extranjeros, *Boletín de Estadística Departamental de Bolívar*, Cartagena, 1926, año I, núm. 1, p. 16.

⁶⁴ “Informe rendido al Ministro de Industrias por la comisión que practicó las pruebas del oleoducto”, *Revista de Industrias*, vol. III, núm. 26, 1926, p. 55.

⁶⁵ *Boletín de Estadística Departamental de Bolívar*, año I, vol. 1, Cartagena, 1926, p. 15.

Además de todo lo anterior, entre 1926 y 1935 la Andian también estuvo involucrada en las siguientes obras⁶⁶:

Construcción de la carretera Cartagena-Mamonal-Pasacaballos

La Andian sufragó el 25% de los costos de esta carretera de 25 kilómetros, la ejecutó y le prestó el 75% restante del costo al municipio.

El Hospital Andian en Buenavista

A dos kilómetros de Mamonal, la Andian construyó, en el sitio denominado Buenavista, un hospital con 100 camas. El hospital fue inaugurado en 1930, con una construcción en concreto reforzado de dos pisos y existió hasta la década de 1950.

Urbanización de Bocagrande

La Andian urbanizó el sector de Bocagrande, donde construyó viviendas para sus empleados y vendió lotes para que también hicieran sus casas personas que no estaban vinculadas a la Compañía. En un informe de febrero de 1926 se dice que en ese momento la Andian construía 17 casas para sus empleados en sus terrenos de Bocagrande, así como un club⁶⁷.

Creación del Club Campestre

En 1933, la Andian vendió a un precio muy bajo un terreno de su propiedad con una extensión de 24 hectáreas, a 8 kilómetros de Cartagena, en la vía a Mamonal, para que se estableciera un club con un campo de golf de nueve hoyos: el Club Campestre.

⁶⁶ J. Montoya Márquez. *Cartagena en 1936*, Cartagena, Empresa Editorial El Mercurio, 1936, pp. 134-149.

⁶⁷ *Boletín de Estadística Departamental de Bolívar*, año I, núm. 1, Cartagena, 1926, p. 16. La Andian donó el edificio de su club de empleados en Bocagrande al Colegio Jorge Washington hacia 1955. Ese colegio surgió en buena parte por iniciativa de la Andian, que impulsó su creación a comienzos de la década de 1950. El Colegio Jorge Washington funcionó en las antiguas instalaciones del Club de la Andian desde aproximadamente 1955 hasta 1963, cuando se trasladó al edificio donde funcionó hasta el 2009, en un terreno contiguo al Club de la Andian. El autor de este trabajo lo recuerda bien pues, en 1963, participó con varias docenas de sus condiscípulos en la mudanza del viejo al nuevo edificio de Bocagrande. El edificio del Club se demolió hacia 1965. En el 2009, el Colegio Jorge Washington se mudó para un nuevo edificio que construyó en la zona norte de la ciudad y las instalaciones de Bocagrande se vendieron.

La construcción del edificio Andian

En diciembre de 1929 se inauguró el edificio de siete pisos que la Andian construyó para sus oficinas en la Plaza de la Aduana. Para ello, demolió la llamada “Casa de la Isla”, que ocupaba una manzana entera y donde funcionó la Real Contaduría en la colonia.

Construcción del Terminal Marítimo de Manga

En 1931 se incendió el muelle de La Machina, que era de madera. Para reemplazarlo, el gobierno nacional firmó un contrato con la Frederick Snare Corporation de Nueva York, en febrero de 1932, para la construcción de un Terminal Marítimo y Fluvial en Manga y para que realizara unas obras de dragado en el Canal del Dique⁶⁸. El valor del contrato ascendió a USD 2.850.000. El Gobierno aportó USD 1.000.000, provenientes del contrato que había firmado con el Banco de la República, la Andian prestó USD 1.000.000 al 7% anual y la Frederick Snare prestó los restantes USD 850.000, también al 7% anual⁶⁹.

No conocemos cuántos empleos directos e indirectos se generaron en las diversas actividades de la Andian en Cartagena en esta época. Sin embargo, en 1942, cuando no estaba involucrada en tantos proyectos, tenía un total de 761 empleados colombianos y 74 extranjeros (la mayoría, aunque no todos, estaban en Cartagena)⁷⁰. Lo que es evidente al repasar lo que acometió la Andian entre 1926 y 1935 (y no todo ello loable, pues recuérdese, por ejemplo, la demolición de la imponente “Casa de la Isla”), es haber sido, por unos pocos años, una especie de *company town* que ayudó mucho al rápido crecimiento de la ciudad en esa “década dorada”.

C. El comercio exterior por el puerto de Cartagena, 1922-1950

A comienzos de la década de 1920, Cartagena era el tercer puerto del país para las exportaciones, de acuerdo con la participación en el valor, y el segundo para las importaciones, de acuerdo con el mismo criterio (véase Cuadro 6 y Gráfica 1).

⁶⁸ *Navegación y puertos. Anexo a la Memoria de Obras Públicas*, Bogotá, Editorial El Gráfico, p. 151.

⁶⁹ *Ibíd.*

⁷⁰ Contraloría General de la República, Bogotá, *óp. cit.*, p. 669.

A partir de 1931, con el ascenso de Buenaventura, a raíz de la apertura del canal de Panamá, este último puerto pasó a ocupar el primer lugar en el tránsito de las importaciones, que había ostentado Barranquilla desde 1871, y Cartagena quedó relegada a la tercera posición.

En el caso de las exportaciones la evolución fue algo más compleja. A partir de 1926 se inició un rápido aumento de la participación cartagenera en el valor total de las exportaciones, hasta elevarse al 41,8% en 1935. Todo ello por supuesto como resultado de la inauguración, en 1926, del oleopuerto de la Andian en la zona de Mamonal.

El petróleo permitió que Cartagena fuera el primer puerto del país entre 1928 y 1941, si se mira solamente el valor exportado. Sin embargo, estas cifras son un tanto engañosas por cuanto los encadenamientos del petróleo eran mucho más bajos que los del café, el otro gran producto de exportación del país en esa era. Este último generaba una mayor demanda por mano de obra, infraestructura y servicios conexos, en proporción al valor exportado.

Cuadro 6. Participación del puerto de Cartagena en el valor de las importaciones y exportaciones colombianas (porcentaje)

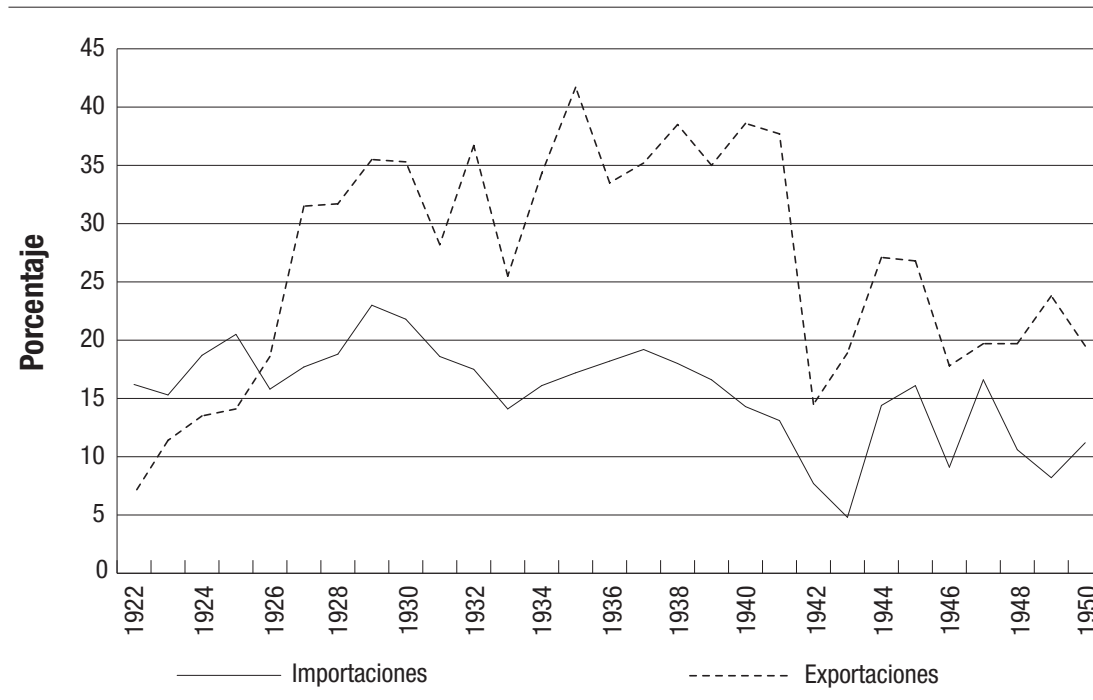
Año	Participación	
	Importaciones	Exportaciones
1922	16,2	6,8
1923	15,3	11,4
1924	18,7	13,5
1925	20,5	14,1
1926	15,8	18,6
1927	17,7	31,5
1928	18,8	31,7
1929	23,0	35,5
1930	21,8	35,3
1931	18,6	28,2
1932	17,5	36,7
1933	14,1	25,5
1934	16,1	34,3
1935	17,2	41,7
1936	18,2	33,5
1937	19,2	35,2
1938	18,0	38,5
1939	16,6	35,0

Cuadro 6. Continuación.

Año	Participación	
	Importaciones	Exportaciones
1940	14,3	38,6
1941	13,1	37,7
1942	7,7	14,5
1943	4,8	18,9
1944	14,4	27,1
1945	16,1	26,8
1946	9,1	17,8
1947	16,6	19,7
1948	10,6	19,7
1949	8,2	23,8
1950	11,2	19,5

Fuente: Adolfo Meisel Roca et ál. *Series estadísticas de la economía de Barranquilla*, Banco de la República, 1991, pp. 24-25.

Gráfica 3. Participación del puerto de Cartagena en el valor de las importaciones y exportaciones colombianas (porcentaje)



Fuente: Cuadro 6.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, se puede decir que hasta finales de la década de 1910 Cartagena fue el segundo puerto colombiano y que con la apertura del Canal de Panamá y el ascenso de Buenaventura pasó a ocupar el tercer lugar. Sin embargo, es importante tener en cuenta que el período 1905-1950 fue de un crecimiento sin precedentes en las exportaciones colombianas.

Entre 1905 y 1950, las exportaciones reales de Colombia crecieron a una tasa anual promedio de 4,9%⁷¹.

Todo ello representó un impulso al crecimiento de la actividad portuaria que, como hemos señalado, constituía el motor de la economía cartagenera en el período que se estudia en este trabajo.

V. El primer impulso industrial, 1892-1950

Entre 1890 y finales de la década de 1920, en Cartagena se establecieron y prosperaron empresas industriales de importancia para la economía local e incluso nacional. La magnitud de ese impulso industrial no fue comparable, sin embargo, al de Medellín, Bogotá, Barranquilla o Cali. Además, desde la década de 1930 ese impulso se frenó.

Mientras que desde la década de 1920 el motor económico de Medellín, Cali, Barranquilla y, en menor medida, de Bogotá, fue la industria, ésta siempre ocupó un papel secundario en Cartagena. No hubo, pues, un proceso de industrialización sino un primer impulso industrial con algunas pocas empresas importantes y destacadas que en su mayoría ya no existían en 1950, fecha límite de este ensayo.

Cuando en 1886 el historiador cartagenero José P. Urueta preparó la primera edición de su obra *Cartagena y sus cercanías*, registró la casi completa ausencia de empresas industriales en la ciudad: “La industria fabril está muy poco extendida...”⁷².

Sin embargo, en las dos décadas subsiguientes se instalaron en la ciudad varias empresas que fueron pioneras en la historia industrial del país (véase Cuadro 7).

La primera industria moderna de envergadura de Cartagena fue la Fábrica de Tejidos que en 1892 establecieron Merlano y Compañía. Ya en 1898 la empresa tenía 164 máquinas, entre ellas 104 telares, y daba trabajo a 143 personas: “... compuesto este personal de niños de ocho años, mujeres y hombres”⁷³. En este último año la producción diaria de la fábrica era de 3.000 yardas de tela y de 150 a 200 libras de hilo para hacer hamacas.

⁷¹ Adolfo Meisel Roca. “¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?”, incluido en este volumen.

⁷² José P. Urueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres, óp. cit.

⁷³ *Memoria que presenta el secretario de hacienda al gobernador del Departamento*, Cartagena, Tipografía a vapor de Araújo, 1898, pp. 26-27.

Cuadro 7. Principales industrias de Cartagena en 1912

Nombre	Año de fundación	Principales propietarios	Número de operarios
Fábrica de Hilados y Tejidos	1892	Banco Unión	160
Cartagena Oil Refining Company	1909	Diego Martínez y Co.	60 a 80
Fábrica de Calzado de la Espriella Hermanos	1903	Espriella Hermanos	60
Tenería la Constancia	1891	Espriella Hermanos	25
Manufacturas de Tejidos de Punto	1909	Justo M. de la Espriella	32
Fábrica de medias de Visbal e Hijos	1908	Visbal e Hijos	ND
Fábrica de Sebo	1908	Rafael Ruiz	ND
Fábrica de Chocolate	1883	Lequerica Hermanos	6
Fábrica de bujías esteéricas	1883	Lequerica Hermanos	16
Fábrica de Muebles	1889	Lequerica Hermanos	11
Panadería Benedetti	1909	Benedetti Hermanos	20 a 22
Fábrica de Cigarrillos	1899	Nicolás Emiliani	ND
Fábrica de Jabones Tres Soles y Sebo Tres Estrellas	1909	Joaquín Araújo y Cía.	18
Fábrica de Gaseosas de Carlos Román	1882	Carlos Román	ND
Tipografía Mogollón	1906	J. V. Mogollón	60

Fuente: José P. Urueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres. *Cartagena y sus cercanías*, Cartagena, Tipografía Mogollón, 1912.

La historia de la Fábrica de Tejidos fue bastante accidentada. Sus dueños originales tuvieron dificultades económicas y la empresa pasó a ser propiedad del Banco Unión, un banco local⁷⁴. A su vez, el Banco Unión quebró en 1917, víctima de una millonaria estafa por parte de una firma de comerciantes⁷⁵. Por esa razón, pasó a ser propiedad de los acreedores del Banco Unión. En nombre de estos últimos, la administraba, en 1924, Eduardo Martínez Aycardi⁷⁶. Ya en 1926 había dejado de existir⁷⁷.

Todos estos cambios de propietario debieron afectar en forma negativa la buena marcha de la Fábrica de Hilados y Tejidos, la cual no creció mucho entre 1898 y 1924. En efecto, de los 143 trabajadores que tenía en 1898, pasó a 160 en 1911. En 1916 tenía los mismos 160 y un informe de 1924 decía que en ese año tenía entre 150 y 170 obreros.

⁷⁴ Memoria que presenta el secretario de gobierno al señor gobernador del Departamento, Cartagena, Tipografía a vapor Mogollón, 1911.

⁷⁵ Adolfo Meisel Roca. “Los bancos de Cartagena”, en Adolfo Meisel Roca y Eduardo Posada Carbó. *¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? Y otros ensayos sobre historia económica de la costa Caribe*, Barranquilla, Ediciones Gobernación del Atlántico, p. 117.

⁷⁶ Miguel Goenaga. *Acción costeña, Atlántico, Bolívar, Magdalena*, Barranquilla, Tipografía Goenaga, 1924, p. 236.

⁷⁷ *Boletín de Estadística Departamental de Bolívar*, año I, núm. 1, Cartagena, 1926.

Cabe resaltar que el mercado para los productos de la Fábrica de Hilados y Tejidos no fue sólo local y ni siquiera regional. En 1916 los drilones, el hilo doblado, las hilazas y los liencillos que producía esta empresa se vendían en los departamentos de Antioquia, Santander, Boyacá, Cundinamarca, Tolima, Cauca y Bolívar⁷⁸.

En 1909 se fundó en Cartagena, por parte de la familia De la Espriella, otra importante empresa textilera, conocida como Manufactura de Tejidos de Punto. En 1911 tenía ya 33 máquinas, con las cuales producía 70 docenas diarias de camisetitas⁷⁹. A diferencia del caso de la Fábrica de Hilados y Tejidos, la empresa de los De la Espriella tuvo una buena expansión en su producción después de su primer período y, por consiguiente, creció el nivel de empleo que generaba. Mientras que en 1912, como se aprecia en el Cuadro 7, esta fábrica tenía 32 obreros, ya para 1916 los había incrementado a 74, pasando a 247 en 1926 y, finalmente, a 450 en 1933⁸⁰.

Aunque desde el punto de vista del empleo fue la empresa industrial cartagenera más importante en el período 1900-1950, Manufactura de Tejidos de Punto siempre tuvo unas dimensiones más reducidas que las otras textileras colombianas. Por ejemplo, en 1916 la fábrica Tejidos Obregón de Barranquilla tenía 450 obreros, en comparación con los 74 de Manufacturas de Tejidos⁸¹.

En 1909 se estableció en Cartagena otra empresa industrial importante, también de vida efímera, pero por otras circunstancias: la Cartagena Oil Refining Company. Esta fue la primera refinería de petróleo del país y la única hasta que inició operaciones la refinería de la Tropical Oil en Barrancabermeja. Los principales socios fundadores fueron Diego Martínez y Compañía, Rafael del Castillo y Compañía, Bartolomé Martínez Bossio y Compañía, Pombo Hermanos, Vélez Danés y Celedonio Piñeres, todas ellas compañías de empresarios cartageneros con excepción de la primera, cuyo propietario era un emprendedor ganadero y comerciante oriundo de Lórica⁸².

La refinería de la Cartagena Oil Company funcionaba a la entrada de Bocagrande, en el sector donde hoy queda la estación de gasolina El Limbo. El petróleo para

⁷⁸ *Informe del ministro de hacienda al Congreso*, Bogotá, 1916, p. CV.

⁷⁹ *Memoria que presenta el secretario de gobierno al señor gobernador*, Cartagena, Tipografía a vapor Mogollón, 1911, p. 23.

⁸⁰ Esta empresa desapareció ya que un incendio la destruyó en 1933 o 1934.

⁸¹ *Informe del ministro de hacienda al Congreso*, Bogotá, 1916, p. XCX.

⁸² María Teresa Ripoll de Lemaitre. "La actividad empresarial de Diego J. Martínez Camargo, 1869-1951", *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, Banco de la República, Sucursal Cartagena, núm. 2, 1999.

refinar lo traían de Estados Unidos y producían “gasolina, bencina, querosene, aceites para máquinas, aguarrás, vaselina, parafina, alquitrán, y coque”⁸³.

Los resultados económicos de la Cartagena Oil Refining Company fueron muy favorables para sus socios, quienes recibieron buenas utilidades. Por ejemplo, en los años iniciales, y hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial, las utilidades anuales fueron de \$ 90.000, suma extraordinaria para una empresa que empezó con un capital de \$ 50.000⁸⁴.

Con la entrada en producción de la refinería de Barrancabermeja la Cartagena Oil Refining Company dejó de ser viable económicamente y cerró sus puertas. Además que el nivel de las inversiones industriales en Cartagena en las tres primeras décadas del siglo XX no fue tan elevado como en Barranquilla, a comienzos de la década de 1930 ya habían dejado de existir muchas de las empresas industriales creadas en la ciudad en ese período. Como resultado, ya para el primer censo industrial que se hizo en Colombia, el de 1945, Cartagena tenía un papel mínimo dentro de la producción y el empleo industrial del país.

En el Cuadro 8 se presenta la información acerca del empleo industrial que tuvo la ciudad en el mencionado censo. Cabe destacar que los 2.868 empleos que generó la industria cartagenera en ese año sólo representaron el 2,1% del empleo industrial nacional, una participación incluso menor que la participación de la población local en las ciudades de más de 50.000 habitantes que tenía el país en ese momento⁸⁵. En contraste, Barranquilla tenía el 10,5% del empleo industrial del país, una participación mayor que su participación en la población de las ciudades de más de 50.000 habitantes.

Si analizamos la composición del empleo industrial de Cartagena en 1945 por sectores, podremos observar que en dos de ellos la ciudad tenía ventajas comparativas reveladas: el de artes gráficas y el químico y farmacéutico. Hemos definido como ventaja comparativa revelada, una participación del empleo de un sector local en el total nacional, muy por encima de la participación del empleo industrial cartagenero total en el empleo industrial total nacional. Los dos sectores que llenan esa característica son el de artes gráficas, con el 5,8% del empleo nacional y, sobre todo, el de químicos y farmacéuticos, con el 17,7%⁸⁶. Cabe anotar que los establecimientos fabriles en estos dos renglones que había en la ciudad se contaban con los dedos de la mano: nueve de artes gráficas y

⁸³ *Informe del ministro de hacienda al Congreso*, Bogotá, 1916, p. XCIV.

⁸⁴ *Ibíd.*, p. 26.

⁸⁵ *Primer censo industrial de Colombia-1945*, Bogotá, 1947, p. 142.

⁸⁶ *Ibíd.*

diez de químicos y farmacéuticos (véase Cuadro 8). Sin embargo, dentro de ese reducido grupo sólo tres empresas tenían una producción de importancia regional y tal vez incluso nacional: Talleres J. V. Mogollón, Jabonería Lemaitre y Laboratorios Román.

Es probable que la explicación de por qué las tres empresas a las cuales me vengo refiriendo eran competitivas en este período esté relacionada con las posibilidades que tenía la industria local para traer materia prima voluminosa del exterior a bajo costo. Eso está claro en el caso de Mogollón, pues en esa época todo el papel se importaba. Ello se aprecia en que en 1945 el 97,1% de las materias primas del sector de artes gráficas del país fueron importadas⁸⁷.

Para los casos de Lemaitre y de Román sucedió algo similar, pues en 1945 el 56,7% de la materia prima del sector químico y farmacéutico del país fue importada⁸⁸.

Cuadro 8. Estructura del empleo en la industria manufacturera de Cartagena en 1945

Sector	Número de establecimientos	Empleados	Obreros
Alimentos	38	96	421
Papel, cartón y artefactos	1	2	5
Artes gráficas	9	141	160
Caucho y similares	1	1	5
Bebidas	8	99	265
Cuero	10	7	115
Instrumentos de precisión y transformación de metales preciosos	1	0	10
Madera y similares	20	16	169
Metalúrgica	12	44	242
Minerales no metálicos	6	9	128
Químicos y farmacéuticos	10	81	241
Tabaco	3	31	191
Textiles y desmotadoras	11	2	7
Vestidos	6	28	352
Total	136	557	2.311

Fuente: *Primer Censo Industrial de Colombia, Bolívar*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1947, p. 488.

A finales de la década de 1940 la industria no era un renglón de la economía cartagenera tan importante como lo era en las cuatro ciudades de mayor

⁸⁷ *Ibíd.*, p. 219.

⁸⁸ *Ibíd.*, p. 249.

población del país. Cartagena en ese momento era principalmente una ciudad portuaria en la cual el papel de la industria era muy limitado.

A finales de la década de 1940 un joven norteamericano, que por esa época adelantaba sus estudios de doctorado en historia en la Universidad de California, se familiarizó, durante largas caminatas, con las calles de la ciudad. Poco tiempo después, escribió en su tesis doctoral que se: "... podía recorrer la ciudad sin ver signos de la existencia de grandes empresas manufactureras"⁸⁹.

La reducida dimensión del sector fabril cartagenero al finalizar el período 1900-1950 se evidencia en que en este último año el consumo local de energía eléctrica para usos industriales representó sólo el 1,4% de ese consumo en el ámbito nacional⁹⁰. En síntesis, en este período hubo industrias, pero no industrialización.

VI. A manera de conclusión: la economía de Cartagena hacia 1950

El análisis de la evolución de los cheques bancarios compensados, una medida indirecta del nivel de actividad económica, en el período 1926-1950, muestra que Cartagena tuvo un crecimiento por encima de la economía del país entre 1926 y 1932, razón por la cual incrementó su participación en los depósitos totales nacionales del 3,97% al 6,95% (véase Cuadro 9)⁹¹. A partir de 1933, su participación tuvo una tendencia decreciente, hasta llegar a ser de solamente el 2,5% del total nacional en 1950.

Como se aprecia en la Gráfica 5, al finalizar la década de 1940 el nivel de actividad económica de Medellín, Cali y Bogotá era muy superior al de Cartagena.

Eduardo Lemaitre, un observador muy bien informado acerca de los acontecimientos económicos de Cartagena en la década de 1930, escribió años después que⁹²:

Durante la década de 1930... Cartagena vivió, en general, un período de recesión económica... No es por eso de extrañar que, por aquellos años, la mayor parte de las industrias que en la ciudad se habían establecido desde

⁸⁹ Theodore E. Nichols, *óp. cit.*, 1973, p. 272.

⁹⁰ *Revista del Banco de la República*, varios números.

⁹¹ Los cheques bancarios compensados son los cheques que los bancos comerciales reciben de otros bancos comerciales y los intercambian entre sí. Su nivel total tiene una asociación con el volumen general de las actividades económicas.

⁹² Eduardo Lemaitre, *óp. cit.*, 1983, p. 589.

principios de siglo, cerraran sus puertas, o emigraran hacia otras plazas, sobre todo hacia la misma Barranquilla...

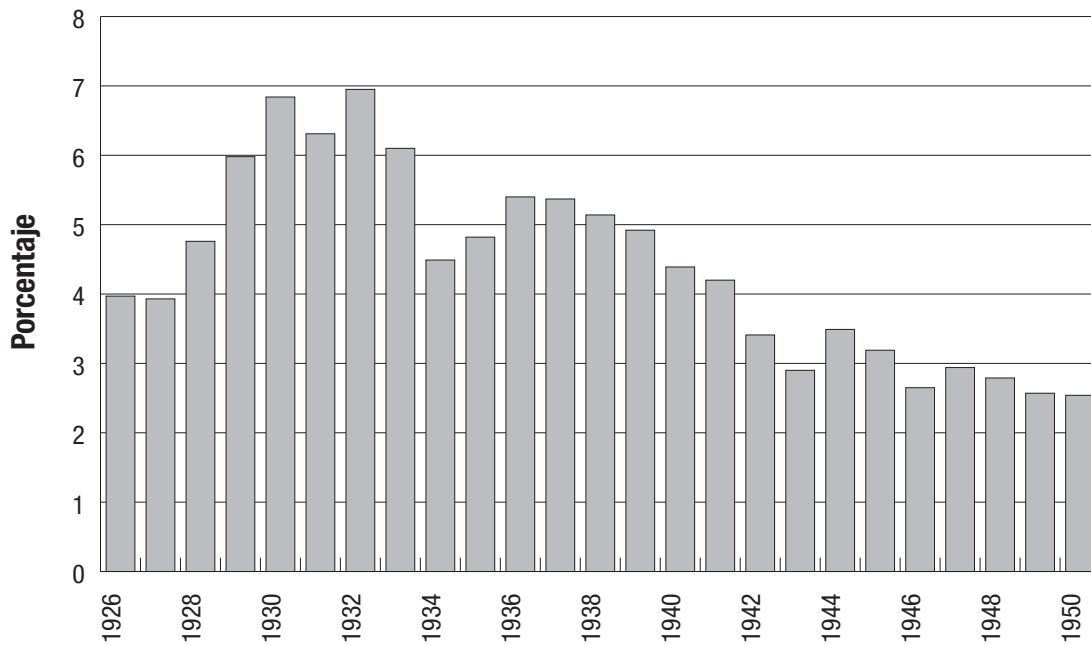
Hay que resaltar que al finalizar la década de 1940, la industria turística era muy incipiente en Cartagena. Por ejemplo, el Hotel Caribe era el único establecimiento de este tipo en la ciudad y el centro histórico se encontraba bastante deteriorado. Además, la industria manufacturera absorbía un porcentaje de la población mucho menor del que absorbía en otras ciudades colombianas. Mientras que, de acuerdo con el censo de 1951, en Medellín, Cali y Barranquilla el principal sector en la generación de empleo era el manufacturero, en Cartagena ese lugar lo tenían los servicios.

Cuadro 9. Participación de Cartagena en los cheques compensados a nivel nacional

Año	%
1926	3,97
1927	3,93
1928	4,76
1929	5,98
1930	6,84
1931	6,31
1932	6,95
1933	6,10
1934	4,49
1935	4,82
1936	5,40
1937	5,37
1938	5,14
1939	4,92
1940	4,39
1941	4,20
1942	3,41
1943	2,90
1944	3,49
1945	3,19
1946	2,65
1947	2,94
1948	2,79
1949	2,57
1950	2,54

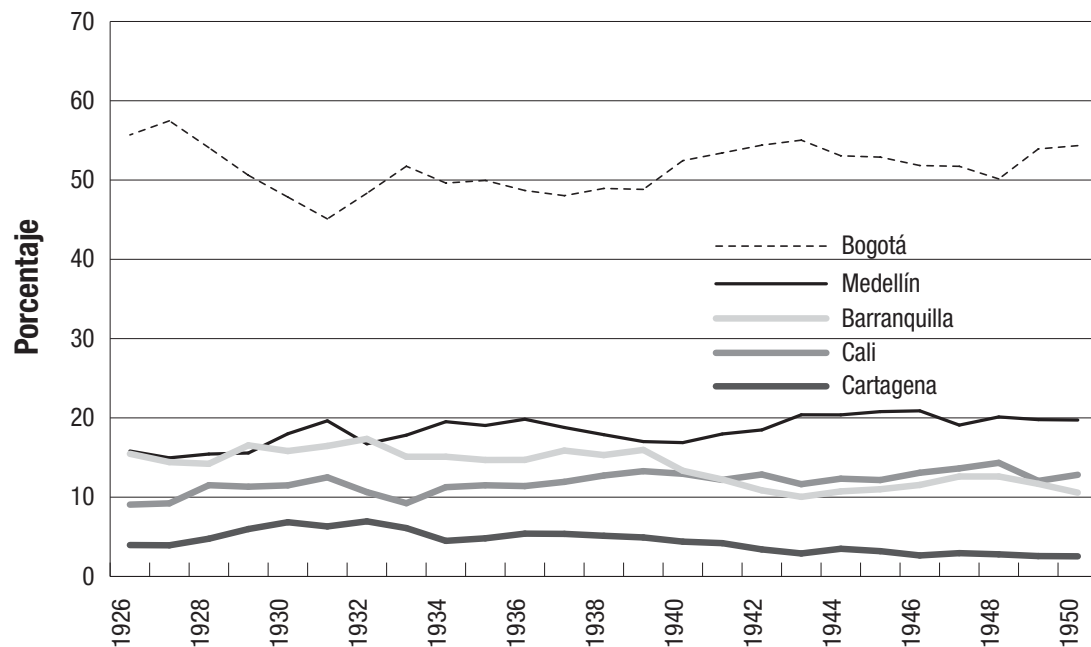
Fuente: *Revista del Banco de la República*, varios números.

Gráfica 4. Participación de Cartagena en los cheques compensados a nivel nacional



Fuente: Cuadro 9.

Gráfica 5. Participación de las cinco principales ciudades colombianas en los cheques compensados a nivel nacional



Fuente: *Revista del Banco de la República*, varios números.

La fragilidad del desarrollo industrial cartagenero se vio reflejada en la escasa absorción de mano de obra por parte del sector que desde la década de

1920, por cerca de medio siglo, fue el motor del crecimiento de las principales ciudades colombianas. En contraste, en el período que estamos discutiendo el motor de la economía cartagenera fue la actividad portuaria, que estuvo jalonada por el gran crecimiento del comercio exterior colombiano.

Tal vez ello ayude a explicar por qué hacia los inicios de la década de 1950 Cartagena se hubiera destacado en el contexto urbano colombiano como una ciudad relativamente pobre y con bajísimos niveles en la cobertura de sus servicios públicos. Como se aprecia en el Cuadro 10, en 1951 el nivel de los depósitos bancarios per cápita de Cartagena, una medida indirecta del nivel del ingreso, era mucho más baja que en las otras ciudades importantes del país. Además, la cobertura del servicio de acueducto, un aspecto crucial de la calidad de vida, era dramáticamente más baja en Cartagena.

Cuadro 10. Comparación entre las cinco principales ciudades colombianas (1951)

Ciudad	Número de personas por abonado de acueducto	Depósitos bancarios per cápita (pesos)	Recaudo del impuesto predial per cápita (pesos)
Bogotá	10,6	526	13,3
Medellín	8,8	253	12,1
Barranquilla	11,6	188	5,0
Cali	10,4	210	3,9
Cartagena	18,8	149	1,4

Fuente: *Revista del Banco de la República*, varios números y cálculos del autor.

Es evidente que en el período 1900-1950, Cartagena logró salir del retroceso económico que vivió entre 1810 y 1880, aproximadamente. Sin embargo, más que en una era de crecimiento dinámico, la ciudad entró en una especie de “somnolienta recuperación”, como quedó plasmado en la poesía de Luis Carlos López (1883-1950), contemporáneo de los sucesos que venimos reseñando. Por todo ello, hemos querido caracterizar la Cartagena, “plena de rancio desaliño”, del período 1900-1950, como una ciudad con un crecimiento a remolque de la economía nacional.

Apéndice

Cronología

Año	Suceso
1894	Se inauguró el ferrocarril Cartagena-Calamar.
1891	Empezó a funcionar la primera planta eléctrica de Cartagena, la cual trabajó hasta 1895.
1896	Se inauguró la segunda planta eléctrica de Cartagena.
1904	Se inauguró el mercado público de Getsemaní.
1905	Dionisio Jiménez inició la urbanización de Manga.
1907	Empezó a funcionar el acueducto de Matute, el primero que tuvo Cartagena.
1909	Empezó a funcionar la Cartagena Oil Refining Company, la cual operó hasta 1923.
1911	Se inauguró el Teatro Heredia.
1923	La firma norteamericana Foundation Company inició trabajos de dragado en el Canal del Dique. Los trabajos duraron hasta 1930.
1925	Empezó la construcción del oleoducto de la Andian, de Barrancabermeja a Mamonal.
1926	Empezó a funcionar el oleoducto de Barrancabermeja a Mamonal
1927	La Andian presentó un plan al Concejo Municipal para la urbanización de Bocagrande. A fines de esta década construyó cerca de veinte casas para sus empleados y a comienzos de la siguiente algunos cartageneros, que le compraron lotes a la Andian, empezaron a construir sus casas.
1930	Se incendió el muelle de La Machina en Bocagrande.
1932	La Federick Snare Corporation of New York inició trabajos en el Dique, que duraron hasta 1935.
1933	Inauguración del Terminal Marítimo de Manga.
1938	Se inauguró el acueducto de Gambote.
1940	Pasó de manos privadas al gobierno nacional el ferrocarril Cartagena-Calamar.
1946	Empezó a operar el Hotel Caribe.
1950	Suspendió operaciones el ferrocarril Calamar-Cartagena.

Referencias

Fuentes primarias

- Boletín de Estadística Departamental de Bolívar*. (1926). Año I, vol. 1, Cartagena.
- “El oleoducto y la exportación de petróleo colombiano” (1926), *Revista de Industrias*, vol. III, núm. 26.
- Informe del ministro de hacienda al Congreso* (1916), Bogotá.
- Informe del ministro de hacienda al Congreso de la República* (1898), Bogotá, Imprenta Eduardo Espinosa.
- Informe rendido al ministro de industrias por la comisión que practicó las pruebas del oleoducto (1926), *Revista de Industrias*, vol. III, núm. 26.
- Libro azul de Colombia* (1918), Nueva York.
- Memoria del secretario de gobierno al gobernador de Bolívar* (1894), Cartagena.
- Memoria que presenta el secretario de hacienda al gobernador del Departamento* (1898), Cartagena, Tipografía a Vapor de Araújo.
- Memoria que presenta el secretario de gobierno al señor gobernador del Departamento* (1911), Cartagena, Tipografía a Vapor Mogollón.
- Navegación y puertos. Anexo a la Memoria de Obras Públicas* (s. a.), Bogotá, Editorial El Gráfico.
- Primer Censo Industrial de Colombia-1945* (1947), Bogotá.

Bibliografía

- Abel, C. (1994). *Health Care in Colombia, c.1920-c.1950, A Preliminary Analysis*, Research Papers, 36, University of London, Institute of Latin American Studies.
- Arias de Greiff, G. (1986). *La mula de hierro*, Bogotá, Carlos Valencia Editores.
- Barnhart, D. S. (1953). “Colombian Transportation Problems and Policies, 1923-1948”, University of Chicago, Ph.D. Dissertation.
- Bell, P. L. (1921). *Colombia. A Commercial and Industrial Handbook*, Department of Commerce, Washington.
- Bossa, D. (1967). *Cartagena independiente, tradición y desarrollo*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo.
- Bossa, D. (1975). *Construcciones, demoliciones, restauraciones y remodelaciones en Cartagena de Indias*, Cartagena de Indias, Gráficas El Faro.
- Calvo Stevenson, H. y Meisel Roca, A. (eds.). (2000). *Cartagena de Indias en el siglo XX*, Cartagena, Banco de la República-Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe.
- Contraloría General de la República. (1942). *Geografía económica de Colombia, Bolívar*, tomo V, Bogotá, Editorial El Gráfico.

- Goenaga, M. (1924). *Acción costeña, Atlántico, Bolívar, Magdalena, Barranquilla*, Tipografía Goenaga.
- González, L. F. (1997). “Sirio-libaneses en el Chocó, cien años de presencia económica y cultural”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. XXXIV, núm. 44, Biblioteca Luis Ángel Arango.
- Hart, F. (1899). “An American Railway in Colombia”, *Technology Quarterly*, vol. XII, núm. 2.
- Le Riverend, J. (1985). *Historia económica de Cuba*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales.
- Lemaitre, D. (1983). *Poesías y corralitos de piedra*, Bogotá, Cofinorte.
- Lemaitre, E. (1982). “El derribo parcial de las murallas de Cartagena: cómo y cuándo se llevó a cabo”, *Boletín Historial de Cartagena*, núm. 155.
- Lemaitre, E. (1983). *Historia general de Cartagena*, tomo IV, Bogotá, Banco de la República.
- Lemaitre, E. (1995). “El Canal del Dique y sus peripecias”, en Moreno, P. y Orlando Melo, J. (eds.). *Caminos reales de Colombia*, Bogotá, Fondo FEN Colombia.
- Meisel Roca, A. (1994). “Los bancos de Cartagena”, en Adolfo Meisel Roca y Eduardo Posada Carbó. *Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? Y otros ensayos sobre historia económica de la costa Caribe*, Barranquilla, Ediciones Gobernación del Atlántico.
- Meisel Roca, A. (2009). “¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?”, incluido en este volumen.
- Molina Londoño, L. F. (1998). *Empresarios colombianos del siglo XIX*, Bogotá, Banco de la República, El Áncora Editores.
- Montoya Márquez, J. (1963). *Cartagena en 1936*, Cartagena, Empresa Editorial El Mercurio.
- Nichols, T. (1955). “Cartagena and the Dique”, *Journal of Transport History*, vol. II, núm. 1.
- Nichols, T. (1973). *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, Banco Popular.
- Ocampo, J. A. (1984). *Colombia y la economía mundial, 1830-1910*, Bogotá, Siglo XXI Editores.
- Orjuela, H. (ed.). (1996). *José Asunción Silva. Obra completa*, Colección Archivos, Madrid.
- Posada Carbó, E. (1998). *El Caribe colombiano, una historia regional, 1870-1950*, Bogotá, Banco de la República, El Áncora.
- Pretelt, M. (1929). *Monografía de Cartagena*, Cartagena, Tipografía Mercurio.
- Restrepo, J. y Rodríguez, M. (1986). “La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX”, *Estudios Sociales*, vol. I, núm. 1, FAES.
- Ripoll de Lemaitre, M. T. (1999). “La actividad empresarial de Diego J. Martínez Camargo, 1869-1951”, *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, núm. 2, Cartagena, Banco de la República, Sucursal Cartagena.
- Sierra, G. (1998). *Viajeros y visitantes*, Cartagena, Heliógrafo Moderno.
- Urueta, J. P. y Gutiérrez de Piñeres, E. (1912). *Cartagena y sus cercanías*, Cartagena, Tipografía Mogollón.
- Vidal, C. (1998). “Los inicios de la actividad turística de Cartagena, 1900-1950”, mimeo.