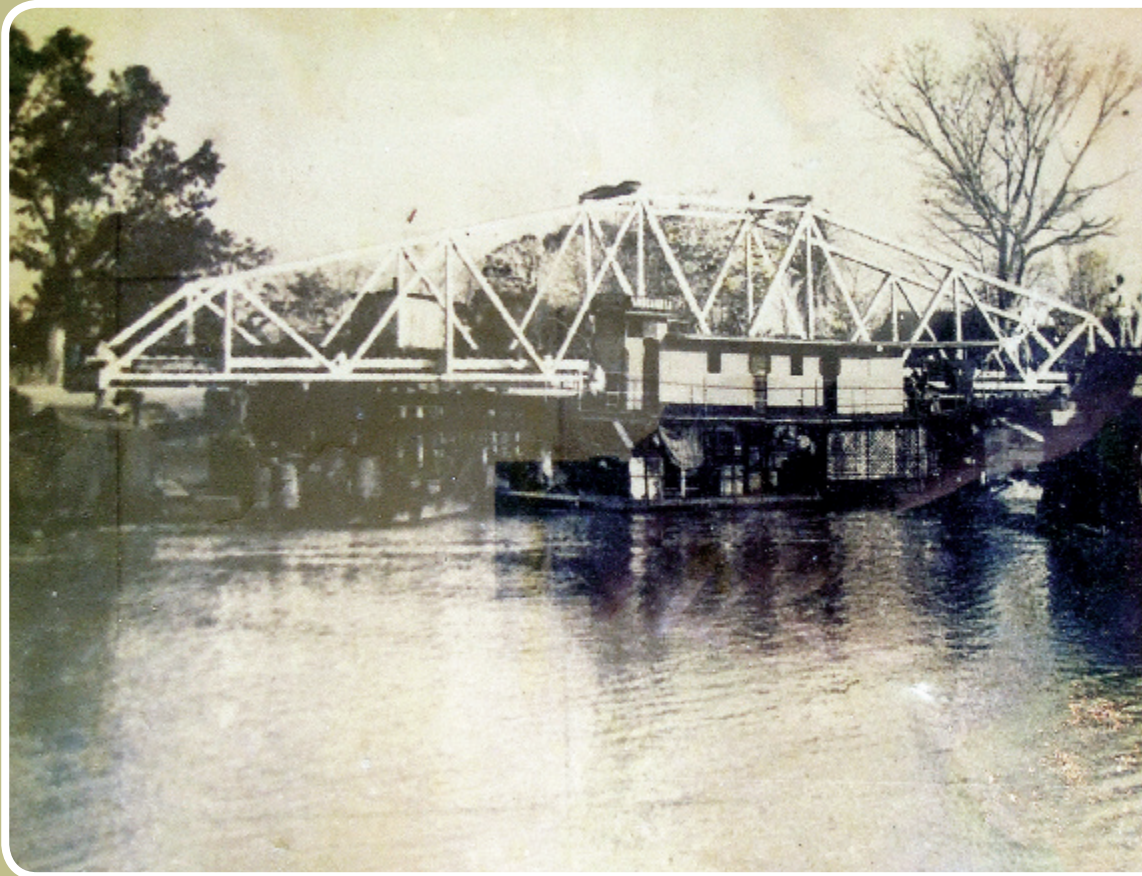


VI



EL FERROCARRIL CARTAGENA-CALAMAR,
FRUTO DE UN ESFUERZO TRIPARTITO

Fuente:

Puente del Ferrocarril Cartagena - Calamar sobre el Canal del Dique

Anónimo

EL FERROCARRIL CARTAGENA- CALAMAR, FRUTO DE UN ESFUERZO TRIPARTITO

Antecedentes y construcción 1867-1894

Adriana del Carmen Parra Cruz¹

RESUMEN

Bien entrado el período republicano colombiano, como consecuencia de múltiples circunstancias de orden económico, militar, político y social, Cartagena de Indias había perdido gran parte del esplendor e importancia que la caracterizó como “Plaza Fuerte” de la Corona española.

En este contexto, una ruta que la conectara con el río Magdalena, resultaba de vital importancia para la recuperación de la ciudad.

Este artículo sintetiza los fracasos y el inusual, incluso para nuestros tiempos, esfuerzo conjunto de los gobiernos nacional y local, sus habitantes e inversionistas estadounidenses que culminó, pese a ciertas dificultades, con la construcción y puesta en marcha del ferrocarril que uniera a Cartagena con el puerto de Calamar, en la ribera occidental del río Magdalena.

Palabras Claves: Cartagena de Indias, Canal del Dique, Calamar, ferrocarriles, William D. Buckner.

¹ *Abogada de la Universidad Católica de Colombia; especializada en Derecho Laboral y Seguridad Social de la Universidad del Norte en convenio con la Pontificia Universidad Javeriana. Se desempeñó como Inspectora del Ministerio de Trabajo, posteriormente como coordinadora administrativa de personal en empresas del sector privado y desde hace diez años adelanta labores como consultora y representante de empleadores ante las autoridades administrativas y judiciales de la jurisdicción laboral. Es socia de Mora Parra y Asociados S.A.S. firma que adelanta labores de consultoría y litigio laboral en Cartagena. Ha intervenido en el manejo de conflictos colectivos de trabajo como participante en mesas de negociación y como miembro de tribunales de arbitramento.*

INTRODUCCIÓN

El ferrocarril de Cartagena², a pesar de hacer parte de la “fiebre ferrocarrilera” que surgió en Colombia como consecuencia de los cambios que comenzaron a evidenciarse desde mediados del siglo XIX, tanto en la estructura política como en el ámbito económico³ y haberse ideado y adelantado con el objeto de buscar la salida de mercancías del interior de los centros de producción hacia las arterias fluviales o la comunicación de éstas con los océanos, propósito común de los tramos férreos de ese período⁴, se erige como una obra que dadas sus características merece un análisis particularizado de las diferentes etapas que cumplió a lo largo de los cincuenta y cinco años que hizo presencia en la región de Colombia, conocida hoy como departamento de Bolívar.

No obstante haber consultado la muy buena guía que desde el aspecto legal y contractual ofrece el trabajo de Alfredo Ortega⁵ y otras obras de obligada referencia que tratan el tema de este ferrocarril en concreto, no se halló en la historiografía consultada tratándose del tópico de vías férreas en Colombia, mención pormenorizada y completa de los antecedentes, orígenes o incluso construcción del ferrocarril de Cartagena.

2 Cartagena de Indias, puerto sobre el Mar Caribe, ubicada al norte del Departamento de Bolívar del cual es su capital. Se encuentra a 10° 25'30" latitud Norte y 075° 32'25" longitud oeste respecto al meridiano Greenwich.

3 PÉREZ ÁNGEL, Gustavo. Nos dejó el tren: La Historia de Los Ferrocarriles Colombianos y los orígenes del subdesarrollo. Bogotá: Ediciones Cisnecolor, 2008. P. 446.

4 CORREA RESTREPO, Juan Santiago. Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941) Bogotá: Colegio de Estudios Superiores-CESA-,2012, p. 22.

5 ORTEGA, Alfredo. Ferrocarriles colombianos: Resumen histórico. Bogotá: Imprenta Nacional, 1923 (Biblioteca de Historia Nacional volumen XXVI).

En la historiografía local, Wilson Blanco Romero⁶, había visto necesario establecer el contexto histórico interno y externo en que se había producido la materialización de la vía férrea que nos ocupa; concluyó que este tramo había sido ideado como respuesta a la necesidad de vías de transporte seguras y económicas que comunicaran a los centros de producción con el puerto de Cartagena, que a su vez le permitiera a la periférica economía colombiana participar del auge del comercio exterior alcanzado en dicho período.

En este análisis, Blanco esboza que el ferrocarril de Cartagena había tenido dos grandes impulsores: Rafael Núñez y la osada voluntad de los inversionistas norteamericanos.

Partiendo de dicha mención, el artículo se propone ahondar en las circunstancias que rodearon la existencia del tramo férreo abarcando desde sus ideas primigenias, pasando por las vicisitudes de la materialización del proyecto y concluyendo con su construcción.

EL RECORRIDO HISTÓRICO HASTA LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE CARTAGENA

A mediados del siglo XIX, Cartagena de Indias, sin sobreponerse aún a la pérdida de privilegios coloniales, no lograba remontar las dificultades ancestrales de acceso al río Magdalena, que a la sazón constituía la vía arteria por antonomasia para el comercio y el eje del cual dependía el éxito del proyecto nacional agroexportador.⁷

6 BLANCO ROMERO, Wilson. Cartagena tuvo Tren: el ferrocarril Cartagena-Calamar contexto histórico de su surgimiento, Revista Huellas; No.41 (ago.1994) p.p. 28-32, Ediciones Uninorte, agosto de 1994.

7 OCAMPO, José Antonio. Colombia y la economía mundial: 1830-1910. Bogotá: Siglo XXI-Fedesarrollo, 1984 456 p.

La nociva combinación de factores significó la caída de la ciudad en un estado de postración: tras el desuso del Canal del Dique como vía de comunicación entre el interior del país y la ciudad vía río Magdalena, tras un extenso repertorio de reaperturas, intervenciones y modificaciones⁸, la ciudad, buscando remontar su declive, solicita en 1824 al gobierno de la naciente República de Colombia, el reconocimiento de derechos exclusivos como puerto para comercio internacional del país, a la postre otorgado; reclamo que se tradujo a su vez en términos reales en el cierre de puerto de Sabanilla para ese fin.⁹

Este privilegio estaba condicionado a que Cartagena ofreciera “una vía de acceso al río mejor que la de los puertos vecinos”¹⁰. Dado que, como ya se acotó, el Canal del Dique nunca pudo ser reactivado de manera permanente, los nuevos intereses comerciales asociados al tabaco, la quina, el añil y el café y los propios comerciantes locales y extranjeros en Barranquilla¹¹ lograron la habilitación legal de nuevos puertos para el tráfico internacional de mercancías, concretándose en el otorgamiento de similares derechos a Sabanilla y Barranquilla en 1842.¹²

Finalmente a modo de golpe de gracia para Cartagena, el incremento de la eficiencia en las operaciones en el puerto de Sabanilla, mediante la entrada en funcionamiento de la línea férrea que conducía del puerto propiamente

8 BELL LEMUS, Gustavo. El Canal del Dique 1810-1840: El viacrucis de Cartagena. En: Boletín Cultural y Bibliográfico-Banco de la República No. 21. Vol. XXVI. 1989.

9 *Ibíd.*

10 *Ibíd.*

11 SOLANO, Sergio Paolo. Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla, en la primera mitad del siglo XIX, en: Boletín Cultural y Bibliográfico (edición citada)

12 KALMANOVITZ, Salomón. Nueva Historia económica de Colombia, Bogotá: Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano y Distribuidora y editora Aguilar, Altea, Taurus, Alfaguara S.A. 2010, p 75.

dicho a Barranquilla, aseguró una insuperable ventaja de esta última en el transporte de mercancías.

El citado puerto de Sabanilla tenía, no obstante, defectos naturales¹³ que abrían un resquicio para que Cartagena conservara la posibilidad de construir una vía que conectara más eficientemente el río Magdalena con su puerto.

Hacia 1863, múltiples eventos políticos y sociales en nuestro país habían culminado con la adopción de la forma federada de gobierno, conformada y distinguida como los Estados Unidos de Colombia, materializada en la Constitución Política del 8 de mayo del mismo año. El Estado Soberano de Bolívar, creado el 11 de junio de 1856, era uno de los nueve que conformaba el estado federal.

Mediante Ley 40 de mayo 28 de 1864, el Congreso de los Estados Unidos de Colombia autoriza al poder ejecutivo para fomentar algunas “*mejoras materiales*”, entre las que se destaca “*la apertura de un camino de ruedas, de cualquier sistema que sea, bien entre la bahía de Cartajena i el rio Magdalena, bien entre la marjen derecha de este rio i la ciudad de Riohacha y su puerto*”¹⁴.

Tan solo en 1865, probablemente una vez superada la inestabilidad que rodeó el derrocamiento del presidente Juan José Nieto y los avatares propios del tránsito institucional¹⁵ aparece evidencia de intervención o por lo menos conocimiento del gobierno estatal de la eventual

13 CURTIS, William Eleroy. *The Oldest of The America Cities*. En: *The American Magazine*. Volume May to October, 1888, p. 7

14 ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA, *Constitución i leyes de los Estados Unidos de Colombia, espeditas en los años 1863 a 1875: Tomo primero*. Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas, 1875.

15 FALS BORDA, Orlando. *Historia doble de la Costa 2. El Presidente Nieto*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Banco de la República, El Ancora Editores, 2002. p.p. 162 a 181.

construcción de una ferrovía uniendo a Cartagena con el río Magdalena.¹⁶

La opción por capital extranjero resultaba obvia, tomando en consideración la envergadura del proyecto, para el cual ni las finanzas estatales de Bolívar ni las federales podrían haber sido suficientes. En estas circunstancias aparece en escena el súbdito británico William Francis Kelly, hombre de negocios quien había incursionado en campos tan disímiles como el ferroviario y la banca en Guatemala y el Salvador, entre otros.

El 10 de febrero de 1865 el nivel gubernativo federal por intermedio de su Secretaría de Hacienda y Fomento, avalado luego después por el presidente Manuel Murillo Toro, suscribe un contrato con Kelly para la construcción de un ferrocarril que pusiera en comunicación la ciudad de Cartagena con el río Magdalena.

Pese a estar dicho contrato suscrito y en marcha las diligencias tendientes a cumplirlo, surge una dificultad que impediría que a través de este medio se construyera finalmente la línea férrea proyectada: el mismo gobierno federal y los señores Ramón B. Jimeno y Ramón Santodomingo Vila, habían suscrito un contrato para la formación de una compañía en el país o en el extranjero para la construcción de una línea de ferrocarril entre Sabanilla y Barranquilla.¹⁷Santodomingo Vila¹⁸, a su vez era un poderoso ganadero y comerciante, figura preponderante en el derrocamiento del presidente Nieto.

16 GONZÁLEZ CARAZO, Antonio. *Exposición del Presidente Provisorio, a la Convención del Estado*. Cartagena: s.n.1865. En http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/fpineda_795_pza10pdf. Última consulta julio 7 de 2013.

17 ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA. *Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento de la Unión Colombiana dirigida al Congreso Nacional*. Bogotá: Imprenta de Gaitán. 1866. p.p. 109-112.

18 SOLANO, Sergio Paolo, FLÓREZ B. Roicer y MALKUN, William. *Ganaderos y Comerciantes: el manejo del poder político en el Estado Soberano de Bolívar (Colombia), 1857-1886*. En *Historia y Sociedad* No.18. 2010. p.p. 16-17.

Ante ese nuevo panorama, un numeroso grupo de habitantes de Cartagena, agrupados al parecer por sentimientos ajenos a inclinaciones políticas, percibieron este nuevo contrato como una amenaza para los intentos de esta ciudad de recobrar la prosperidad del pasado y el 23 de noviembre de 1865, dirigieron un escrito a González Carazo, elevando reclamación contra “semejante ataque a los derechos adquiridos del señor Kelly, que están íntimamente enlazados con los del pueblo de Cartagena”:¹⁹ consideraban que los tramos de una y otra línea podrían ser coincidentes y además se afectaría el carácter “preeminente” que a la vía Cartagena-río Magdalena le habría otorgado el artículo 4º de la Ley 40 de mayo 28 de 1864, con “exclusión de cualquiera otra empresa de la misma naturaleza en el Estado”.²⁰

Por competencia dirimió el asunto la Corte Suprema Federal, suspendiendo provisionalmente la ley que autorizaba al Poder Ejecutivo de Bolívar para conceder el privilegio para la construcción de la vía férrea de Sabanilla. Esta decisión, también acorde con las competencias que entonces poseía tal organismo, fue refrendada por el Senado Federal el 27 de marzo de 1866, invocando protección al derecho de propiedad²¹.

En el interregno entre las decisiones de la Corte y el Senado, los concesionarios de Sabanilla habían constituido una sociedad en Londres, a la que a su vez le habían cedido su privilegio. Con dicho fundamento, le solicitan al último organismo, que declarara que

19 ESTADO SOBERANO DE BOLÍVAR. Gaceta Oficial. No. 399 (3 de diciembre de 1865). p. 4.

20 *Ibidem*.

21 ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA. *Código de las resoluciones dictadas por el Senado i por la Corte Suprema federal en ejercicio de las facultades que le confieren los artículos 51 i 72 de la Constitución, acuerdos de la misma Corte e informes de las respectivas comisiones del Senado: edición oficial*. Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas, 1875 Pp. 98-108.

la anulación de la ley no afectaba dicha operación. El Senado no modifica su decisión inicial, pero advierte entre sus motivaciones que el contrato celebrado con fundamento en la ley y, por ende, la cesión del privilegio alegada por la sociedad, no eran de su resorte, por lo que cualquier controversia debería dirimirla el poder judicial del Estado Soberano de Bolívar.

Esta decisión afectó de manera directa la estructura financiera del proyecto de Kelly, al tener en ciernes una alta posibilidad del mejoramiento en la infraestructura del puerto de Sabanilla, para entonces principal competencia del de Cartagena.

El contexto aliviado habría conducido al fracaso del proyecto, vía la no consecución de inversionistas. De hecho, hacia febrero de 1868, para el Estado Soberano de Bolívar era claro que el contrato y concesión del privilegio a Kelly habían quedado anulados conforme a sus propios términos. El 10 de febrero de tal año, el Gobierno del Estado concede nuevamente a los señores Santodomingo Vila y Jimeno privilegio para la construcción y explotación de un ferrocarril entre el puerto de Sabanilla y Barranquilla.

Cartagena tuvo que aguardar veinte años, previo el intento entre 1870 y 1887 de los gobiernos estatal y nacional de rehabilitar el Canal del Dique, y en el marco de una ambiciosa idea ferroviaria, para ver el resurgimiento de la posibilidad de construcción de un tramo férreo que surcara su territorio y remediara sus necesidades económicas.

Esta posibilidad se verificó el primero de junio de 1886, cuando el francés Jean Gaulmin suscribe un contrato con la ya República de Colombia, que consistía en la construcción y explotación del probablemente más

completo esquema de líneas férreas propuesto en el país.²² Lo que resulta significativo para el presente análisis es que en el marco de las negociaciones se incluyó como parte del acuerdo definitivo de dicho ferrocarril, el estudio de una vía adicional que no figuraba en la propuesta de concesión original: la de Cartagena al río Magdalena.

No es azaroso afirmar que tal ampliación correspondió a exigencias del Gobierno en cabeza de Rafael Núñez, quien no era un lego en punto de emprendimientos ferroviarios, pues ya como presidente del Estado Soberano de Bolívar había establecido contactos con ingenieros norteamericanos especialistas en el tema.

A la postre, las exigentes condiciones financieras y las dificultades propias de un proyecto tan ambicioso motivaron a que la Nación decretara la caducidad de dicho contrato. Sin embargo esta concesión había sido cedida antes de dicha declaratoria a la *Compagnie franco-belge des chemins de fer colombiens* en 1888. El apoderado de esta última, Raymond LeBrun, incluyó entre los estudios para posibles capitalistas de la sociedad, un informe relacionado con la eventual ferrovía uniendo a Cartagena con el río Magdalena. Este documento²³ de orden técnico es el más completo conservado con relación a este tramo. Allí destaca la necesidad de la vía, la “grandiosa ubicación de la ciudad y la belleza de su puerto”²⁴ que según su

22 GOUSSEN COURT, Conde de *Exposición dirigida a S.E. el Presidente de la República y á los honorables miembros del Consejo de Delegatarios, en la cual se solicita privilegio para la construcción de varias líneas férreas*. Bogotá: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos, 1886, pág. 5. Disponible en <http://www.banrepcultural.org/site/default/files/brblaa399264.pdf> consulta última agosto 16 de 2013.

23 LE BRUN, Raymond. *Compagnie Franco-Belge des chemins de fer colombiens: rapport de mission*. Paris: Librairie centrales des chemins de fer, 1890.

24 Ibid., P. 49. Este es el original completo: « La magnifique situation de la ville par rapport au territoire de la République, la beauté de son port, lui assurent l'avantage sur Barranquilla, comme le démontre le tableau comparatif, soit des dépenses, soit du temps nécessaire pour le transbordement entre le navire de mer et le navire fluvial”.

experimentada opinión, garantizaban una ventaja sobre Barranquilla. Se conceptuaba en tal documento, además, la incompatibilidad de su funcionamiento simultáneo, en términos de negocio, con el transporte por el Canal del Dique. Indica la sola generación del informe, en últimas, que la decisión gubernamental, a la cabeza de Núñez y de Henrique Luis Román, el entonces Gobernador de Bolívar, de llevar a cabo la construcción del ferrocarril, no tendría reversa.

Unidas entonces como estaban las voluntades de los gobiernos nacional y departamental, en el sentido de insistir en la opción del ferrocarril como esquema estable de conexión entre Cartagena y el río Magdalena y por allí al interior del país, teniendo sus respectivos mandatarios la certeza de que para llevar a cabo este proyecto se debería recurrir al capital extranjero, faltaba únicamente establecer el nexo entre los gobiernos y unos potenciales concesionarios de su construcción y explotación.

En dicha perspectiva, la presencia tanto técnica como capitalista norteamericana no había sido extraña en materia ferroviaria en el país. La más significativa de tales intervenciones fue el ferrocarril de Panamá. Así entre 1848 y 1855 se crearon condiciones, se pactaron contratos y se ejecutó dicha obra, con capital y técnica ciento por ciento estadounidenses.²⁵

Consecuente con la decisión y el marcado interés del presidente Núñez en la realización del proyecto años atrás, fueron posteriores diligencias de su administración las que permitirían el marco jurídico para su concreción. Así se refleja de manera especial en

25 Un buen panorama sobre la historia de dicho ferrocarril en, CORREA RESTREPO, Juan Santiago. *Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia: el caso del ferrocarril de Panamá (1849-1869)*. En: Estudios Gerenciales, Vol. 26 (No.115, abril-junio de 2010) pág. 141-160.

el testimonio formal de uno de los inversores, en el marco de un reclamo posterior ante el Departamento de Estado, advirtiendo que Núñez no solamente fue “amigable, sino particularmente ansioso en que la inversión se hiciese realidad, no solo requiriéndola sino rogándola de todas las maneras posibles...”²⁶

En las fuentes consultadas no aparece dato concreto acerca de la manera como se materializó el acercamiento entre el presidente Núñez y quien sería el concesionario inicial del contrato y titular del privilegio, Samuel B. McConnico, cuyo nombre es de obligada referencia cuando se trata así sea de forma superficial el tema del ferrocarril de Cartagena. Su extensa trayectoria en el campo era notoria para lo que basta mencionar que era miembro de no menos de doce juntas directivas de sociedades del sector ferroviario americano para enero de 1890²⁷.

McConnico y los inversionistas cuyos intereses agenciaba, celebraron el contrato que permitiría finalmente la construcción de la ferrovía Cartagena-Magdalena, a finales de 1889, desarrollando previa y ampliamente lo que en tiempo más recientes se denominaría *duediligence* del futuro emprendimiento.²⁸

En el contexto legal, en el orden centralizado implantado por la Constitución Política de Colombia en

26 UNITED STATES OF AMERICA. DEPARTMENT OF STATE. *Record Group 76: Records of Boundary and Claims, Commissions and Arbitrations. 1716-1994*. Series: Memorials and Exhibits, ca. 1899-ca.1901. La descripción completa de estos documentos corresponde a la siguiente entrada de los National Archives de los EE.UU, en sus instalaciones de College Park (Maryland): <http://research.archives.gov/description/1256934> (última consulta del registro, septiembre 8 de 2013) Los documentos fueron reproducidos en dichas instalaciones entre diciembre de 2012 y enero de 2013. Para facilitar el entendimiento de esta colección, nos referiremos a ella como “Memorials”.

27 The Times Picayune, New Orleans (Jan 29, 1890) p 4. Visible en www.newspaper.com/newspage/28237193/. Última revisión, septiembre 9 de 2013.

28 MEMORIALS, *Ibidem*.

1886, curiosamente la implementación jurídica de un ferrocarril, resultaba no ser un tema diáfano en el tema de las competencias.

Con la desaparición de los antiguos estados soberanos, el territorio colombiano, “con los bienes públicos que de él forman parte” (artículo 4), pertenecía exclusivamente a la Nación. Los departamentos, poseyendo la misma extensión y límites de dichos extintos estados (ibídem), carecían de entidad jurídica propia, siendo el respectivo gobernador “Agente de la Administración Central”, pero de la misma manera, “Jefe Superior de la Administración departamental” (art. 193), con la capacidad de “Dirigir la acción administrativa del Departamento” (artículo 195, numeral segundo). Ninguna disposición contemplaba de manera expresa la posibilidad, bien en el orden nacional, bien el departamental, de la concesión de “privilegios”.

En este escenario normativo, la celebración de una concesión o privilegio para la construcción y explotación exclusiva de una ferrovía como la que nos ocupa, era un acto jurídico complejo, en el que se reflejaban el consentimiento de los dos niveles de la Administración.

En tal sentido se sucedieron la “celebración” de una suerte de promesa de contrato de concesión, condicionado a la aprobación del ejecutivo nacional, entre el departamento de Bolívar, representado por su secretario de gobierno Henrique L. Román, con autorización del gobernador, por una parte, y por la otra “Samuel B. MacConnico y sus socios”, representados por Samuel H. Lockett, efectuada en Cartagena, el 18 de noviembre de 1889.²⁹ La Promesa que fue avalada sucesivamente por el gobernador de Bolívar, José Manuel Goenaga (13 de diciembre de 1889),

29 MEMORIALS. *Certified Spanish Copy of Concession*. El Contrato y los dos sucesivos avales anotados, aparecen igualmente en el Diario Oficial No.7986, de acuerdo con ORTEGA, A., op. Cit., 343. Teniendo acceso a los originales, nos orientamos exclusivamente por tales, que son a los que pertenecen las copias de los *Memorials*.

posteriormente, la ratificación de su contenido fue tomada en el orden nacional por el ministro de Fomento, Leonardo Canal, el siete de enero de 1889.

El objetivo del contrato era conceder “privilegio exclusivo al Concesionario para que pueda construir y usufructuar por el término de cincuenta (50) años, una vía férrea servida por vapor, que se extienda desde el punto que se juzgue más adecuado de la bahía de Cartagena hasta la ribera del río Magdalena en el punto más conveniente a juicio del Concesionario, con conexión de tranvía con la Aduana de Cartagena” (cláusula I). El término inicial era prorrogable por 25 años adicionales a los primeros 50 y luego, eventualmente, por otros 25, si en los términos del contrato (cláusula III) el Gobierno o el Departamento, decidían no hacerse al sistema.

Desde la propia celebración del contrato, las partes dejaron establecida la posibilidad para el concesionario de “organizar en los Estados Unidos o fuera de ellos, una compañía que tome a su cargo la ejecución de las obras, y para hipotecar a dicha compañía sus derechos, obligaciones y franquicias, dando cuenta al Gobierno”, así como para distribuir en acciones y obligaciones el capital que destine a la ejecución de las obras.

El contrato de concesión propiamente dicho, en contraste con los aspectos comunes de otras concesiones destinadas a ejecutar proyectos de la misma índole en el país,³⁰ incluyendo el suscrito con Kelly, no incluyó, al menos inicialmente, obligación para el Estado colombiano de una subvención específica fuera en sumas de dinero o en interés garantizado, reflejo de que McConnico y sus socios, tenían una estructuración mucho más precisa del proyecto.

30 HOFFMAN, H.Theodore. *A History of Railway concessions and railway development in Colombia to 1943*. Washington, D.C.: The American University, 1947, P. 27 (tesis de grado como parte de los requisitos para acceder al título de Doctor en Filosofía del autor en dicha universidad). Hay ejemplar en la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República, en la ciudad de Bogotá.

Entre los derechos obtenidos por McConnico se encontraba el de organizar una compañía para la ejecución del proyecto y su explotación, con la posibilidad de ceder ésta a su vez, los derechos así obtenidos, a otras sucesivamente, siempre con la venia del Gobierno y excluyendo de tales potenciales nuevos cesionarios a un “Gobierno extranjero” (cláusula VI, numeral 6°).

Es importante resaltar que en la historiografía local que desarrolla tangencialmente el tema de esta vía férrea, se mencionan indistintamente las compañías que se crearon en torno al desarrollo de este proyecto, confundiendo no solamente su denominación o razón social, sino sus específicos propósitos, asunto que vale, en consecuencia, ahora aclarar.

McConnico y sus asociados constituyeron “bajo las leyes de Virginia”³¹ en una fecha anterior al 24 de abril de 1891 la sociedad denominada “*Cartagena Terminal & Improvement Company*” con la finalidad, según señalan avisos de prensa de la época emitidos de conformidad con disposiciones de derechos societarios vigentes en tal Estado, de “adquirir y operar valiosas concesiones en los Estados Unidos de Colombia, Suramérica”³²

31 La opción de crear sociedades en W. Virginia para entonces, independientemente del domicilio de la Compañía era común en los EE.UU., resultado, según un autor de la época, de la simplicidad de los pasos tendientes a alcanzar el reconocimiento de la personería jurídica (CHILTON, W.E. *West Virginia corporations: how to incorporate, organize and manage them, with forms for by laws, agreements, powers-of-attorney, notices of meetings, changing of name, increasing and decreasing capital stock, new agreements, etc., also the corporation statutes of West Virginia and notes of all the decisions of Supreme Court of Appeals of West Virginia concerning such corporations*. Charleston: The Tribune Company 1899. Preface. En <https://ia700402.us.archive.org/20/items/cu31924024711172.pdf>. Última consulta, septiembre 20 de 2013.

32 *Cartagena Terminal & Improvement Company, incorporated under laws of W. Virginia*. En: Boston Daily Globe (24 de abril, 1891). P.9. Texto Original y complete, en lo pertinente: “This Company has been formed for the purpose of acquiring and operating certain valuable concessions in the United States of America (sic), South America”

Los inversionistas no sólo apuntaban con la capitalización a la consecución de los recursos requeridos por el ferrocarril, también buscaban el flujo necesario para hacerse al ya existente privilegio para la operación del puerto de Cartagena, pretendiendo una operación integrada con la ferrovía. Esta última circunstancia quedó registrada en los avisos de notificación o llamado oficial al público en general sobre la emisión de las acciones.³³

Además, con la capitalización se buscaba amasar los recursos necesarios para integrar el negocio portuario a la estructura de negocios, lo ratificó la posterior aprobación gubernamental de la modificación al contrato sobre muelle y bodega del 12 de mayo de 1884 -cuyo privilegio ya había sido cedido por Vélez e Hijos a la *Cartagena Terminal & Improvement*, a título oneroso- que permitiría la construcción del nuevo muelle, en el lugar conocido como “La Machina”.

Todo apunta, no obstante, a que el esquema financiero previsto por McConnico y sus asociados para alcanzar el capital requerido para construir y poner en marcha la ferrovía y hacerse al negocio del puerto y su operación, no obtuvo la suma calculada³⁴ McConnico y sus socios resolvieron entonces, simultáneamente con la organización propiamente dicha de la Compañía³⁵, la transferencia a título fiduciario de tales derechos al presidente de *The Old Trust Company*, Thomas Jefferson Coolidge Jr.³⁶

33 Boston Daily Globe, nota y ejemplar citados.

34 El artículo 5º del contrato adicional No. 88 de 1892, que permitió una subvención del Gobierno de 8000 pesos en oro por cada kilómetro construido, exigibles a la finalización de la obra, expresan como motivo del subsidio las dificultades iniciales para conseguir dicho capital (Diario Oficial No. 9736 de 25 de abril de 1895)

35 En los *Memorials*, actuando como presidente de la *Cartagena Terminal & Improvement*, Francis Hart

36 Descendiente directo del tercer presidente de los EE.UU. en INGHAM, Jhon N. *Biographical Dictionary of American Business Leaders*. Connecticut: Greenwood Press, 1893. p.p. 190-192.

El beneficiario de tal fiducia era la *Cartagena Terminal & Improvement*, circunstancia que se verificó por traspaso que hiciera Coolidge Jr. a la compañía de los derechos y obligaciones en fiducia³⁷ y el consentimiento de la cesión por parte de la sociedad casi seis meses después, en sesión de su junta directiva en Boston en diciembre de 1891.³⁸

En esa misma reunión, se tomó otra decisión, sometida a aceptación por la asamblea general de accionistas: la constitución de una nueva sociedad a la que eventualmente se le transferirían los derechos y obligaciones concedidos inicialmente a McConnico. La estrategia empresarial era mantener como personas jurídicas diferentes, las encargadas de los negocios portuarios y el transporte ferroviario propiamente dicho.

Se organizó entonces la *Cartagena-Magdalena Railway Company*, nuevamente bajo leyes de West Virginia el 10 de febrero de 1892, cediéndosele a esta última las operaciones portuarias inicialmente otorgadas a Vélez e hijos³⁹, excluyendo un lote urbano en la rivera del río Magdalena y el derecho a estaciones y vías en la plaza de Cartagena.⁴⁰

37 MEMORIALS, *Exhibits of the Cartagena-Magdalena River Railway Company. No. 6b. Transfer of rights under the concession from Samuel B. McConnico to T. Jefferson Coolidge, in trust for the Cartagena Terminal & Improvement Co. dated Boston June 1, 1891.*

38 *Ibidem.* December, 1891.

39 Contrato de agosto 21 de 1891, celebrado entre el Gobernador de Bolívar, “autorizado por el “Ministro de Hacienda”, y por la otra, la “Cartagena Terminal & Improvement Company Limited”, representada, según el texto del contrato, en ese entonces por McConnico. Aprobado por la ley 108 de diciembre 30 de 1892 (en REPÚBLICA DE COLOMBIA. *Leyes Colombianas de 1892. Colección de las que expidió el Congreso en este año. Edición Oficial hecha bajo la dirección del Consejo de Estado.* Bogotá: Imprenta de vapor de Zalamea Hermanos. 1892, p.p. 190-195.

40 N de T: “lote urbano” es nuestra traducción libre del término *townsite*. (...) Dicho lote corresponderían a los cedidos a McConnico por el Concejo Municipal de Cartagena, para la construcción de una ciudadela, bodegas, talleres y similares, y correspondería a los sitios conocidos como “Barranca-Vieja” y “Barranca-Nueva”, mediante acuerdo del 22 de mayo de 1891, aprobado por el Gobierno el 8 de junio del mismo año, con ciertas condiciones, incluidas la culminación de las obras del ferrocarril” (Diario Oficial No. 8,494 del 14 de julio de 1891).

A finales de marzo de 1892 se encontraba configurada la estructura inicial de la “empresa común”⁴¹ de la que siempre hablaron los inversionistas norteamericanos, con relación al ferrocarril, a la que años más tarde se integraría una flota naviera por el río Magdalena: un componente, la operación completa del puerto de Cartagena y del terminal en el río; otro, la ferrovía y su futura operación.

En cuanto a la dirección del proyecto, McConnico actuaba en Colombia como vicepresidente, gerente y agente general de las compañías mencionadas las cuales tenían sede en Boston.⁴²

Para la dirección y ejecución de las obras propiamente dichas, la *Cartagena Terminal & Improvement* contrató como ingeniero jefe y superintendente de construcción a un ingeniero civil de Franklin County (Illinois), William D. Buckner⁴³ quien ya contaba con experiencia en este

41 “A general comercial enterprise”, ya se vio, es el término usado por sus representantes para describir dicha situación.

42 WILLIAM D. BUCKNER PAPERS 1865-99, Accession #6576, Albert and Shirley Small Special Collections Library, University of Virginia, Charlottesville, Va. En adelante, esta colección de documentos será identificada simplemente como los Papers, describiendo en cada nota, en español, el que podría ser el título del documento, comenzando por supuesto con esta cita: Papers. Carta de McConnico fechada en Boston a 15 de marzo de 1892, presentando a William D. Buckner al gobernador del Departamento de Bolívar de entonces, Henrique Luis Román. Distinto a los Memorials, obtenidos en los US National Archives and Records Administration, ubicados en sus instalaciones en College Park, Maryland, los Papers no tienen un índice interno ni títulos, por lo que optamos por esta manera de citarlos.

43 Buckner fue contratado laboralmente por la Cartagena Terminal pero fue la cabeza de la construcción de los dos negocios integrados, puerto y ferrocarril, que fueron de la mano. En la etapa de la construcción, tal división solamente se reflejaba en lo financiero. Así, entre los Papers aparecen unas instrucciones (“Instructions”) de primero de mayo de 1892, dirigidas a todo el personal, sobre cómo contabilizar en una y otra compañía los gastos y registrar los pagos de nómina (“payrolls”), contratistas (“individual contractors”), etc., a cargo de la Cartagena Terminal, siempre y cuando comprendieran localizaciones en un sitio al oeste y sur de un punto en el extremo norte de la Bodega (el muelle antiguo), indicado por Buckner: “Like wise all payrolls, vouchers, etc., for construction, equipment, etc. of wharves, ware houses, track, etc., pertaining to the terminal Company which will embrace all work west and south of a point to be indicated by the Chief Engineer at the eastern end of the Bodega”

campo, habiendo sido el ingeniero a cargo de la División Sinaloa de un proyecto ferroviario que pretendía unir el pacífico mexicano con Texas.⁴⁴

El enganche de Buckner se verificó el 10 de febrero de 1892 en Boston y, de acuerdo con el texto de su contrato, sería el responsable general de la medición, localización y supervisión de la construcción de muelles, embarcaderos, etc.⁴⁵ Poco tiempo después la compañía le otorgaría un poder general para representarla en todo asunto que pudiera requerir la presencia de un representante legal, en caso de ausencia de McConnico en el Departamento de Bolívar.⁴⁶ Adicionalmente fue el encargado de seleccionar y contratar un primer grupo de por lo menos veintidós personas, entre ingenieros (15), auxiliares de topografía y un médico, con los que se embarcaría a Colombia desde Nueva York, el 17 de marzo de 1892.⁴⁷

Hacia abril de 1892 Buckner tenía organizada la ejecución de la obra con un departamento de ingeniería, encabezada por él como ingeniero a cargo del proyecto y un residente, fraccionando el trazado de la vía en “divisiones” dirigidas también por ingenieros, con la posibilidad para estos últimos de tener asistentes, igualmente ingenieros.⁴⁸

44 REYNOLDS, Ray. *Cat's Paw Utopia*. El Cajón (California): Arts Department of Grossmont College, 1972. p. 23.

45 PAPERS. Contrato entre William D. Buckner y la Cartagena Terminal.

46 PAPERS. Poder otorgado por el presidente de la Cartagena Terminal a Buckner, el 25 de marzo de 1892, ante un notario público de Boston.

47 PAPERS. Relato sin fecha de Buckner sobre su partida de Nueva York el 17 de marzo de 1892, su paso por Haití y su arribo a Sabanilla. Una nota en *TNYT* del mismo día de la partida de Buckner hacia Colombia habla también de auxiliares de topografía en dicho embarque, para un total de 22 personas, a las que debe agregársele un médico. En, *TNYT*, 17, abril, 1892.

48 PAPERS. El documento citado es una circular de abril (sin día concreto) de 1892, proveniente de Buckner (sin firma) con el título “OFFICE OF THE CARTAGENA-MAGDALENA RAILWAY CO. Engineers' Department”.

La compañía, además como evidenciaban otros componentes de los *PAPERS* y anotaciones de Francis R. Hart en una de sus obras, poseía una estructura administrativa en Cartagena. En tal sentido, junto a McConnico como vicepresidente y agente general, existían por lo menos un secretario privado simultáneamente para McConnico y Buckner⁴⁹, un cajero, un almacenista, un contador principal y un auxiliar administrativo.⁵⁰

Sin incluir a McConnico y Buckner, antes de febrero de 1893 cuando el segundo se retiraría del proyecto, el *staff*, de la *Cartagena Terminal & Improvement* en Colombia, conformado exclusivamente por expatriados (26 norteamericanos, un inglés, y un francés, de acuerdo a las direcciones por ellos mismos suministradas), ascendía a 28 personas.⁵¹

Si bien el único contrato obtenido fue el de Buckner, de cuyo contenido surge sin duda alguna su naturaleza laboral, se puede concluir que los integrantes del *Staff* fueron enganchados laboralmente, sometidos a las leyes de Virginia o Boston.

Tales contratos estaban sometidos a las leyes norteamericanas, no solamente por la extraterritorialidad de la ley extranjera en materia contractual prevista tácitamente en el inciso segundo del artículo 20 del Código Civil, ya vigente para entonces, sino también

49 PAPERS. Reclamo sobre aumento salarial de fecha diciembre 27 de 1892, dirigido por dicho secretario, Norman. J. McDougall, a Buckner, con anotación del puño y letra de Buckner con autorización de un aumento hasta llegar a US 125.

50 HART, Francis R. *Personal Reminiscences of The Caribbean Sea and The Spanish Main*. Boston: The De Vine Press, 1914. p.p. xlij - xliij. Los cargos originales allí anotados en inglés son “chief accountant” y “clerk”. Tales cargos aparecen mencionados en los Papers, en las instrucciones (“Instructions”) de primero de mayo de 1892, destacadas con anterioridad. En el texto se refiere Buckner en diversas oportunidades a tales cargos, “cashier” y “storekeeper”

51 PAPERS. *Home Adresses of Employees*.

porque para entonces no existía en nuestro país, normativamente hablando, el contrato de trabajo.⁵² Por este último factor, además, el grueso de las personas que prestaron sus servicios a la compañía en el proyecto, no tenían entonces un vínculo laboral propiamente dicho, sino sujeto a las modalidades de arrendamiento y confección de obra previstas en el Código Civil.⁵³

Del grupo de operarios que participaron en la construcción, la investigación permite algunas notas generales.

La responsabilidad de su contratación correspondía directamente al ingeniero residente, con la obligación de reportar mensualmente “nombre, rango y salario de cada miembro, junto a los gastos de cada unidad (de trabajo)”⁵⁴

En cuanto a la nacionalidad de estos trabajadores, si bien un porcentaje importante pudo ser de la región, la oferta raizal no alcanzaba a cubrir los requerimientos de la obra. ⁵⁵ A lo anterior se añade la percepción que Buckner tenía con respecto a los trabajadores rasos de la región a quienes describió como “extremadamente supersticiosos, que no obstante su fuerte contextura,

52 Los servicios personales subordinados se regían en nuestro país por los contratos “para la confección de una obra material” y sus modalidades (arts. 2053 y s.s. del Código Civil), o el “arrendamiento de servicios inmateriales” (ibídem, arts. 2063 y s.s.)

53 Sobre la evolución del paso de las normas civiles a laborales en punto de las relaciones subordinadas, ver DE ZUBIRÍA, Roberto. Derecho colombiano del trabajo. Leyes, doctrinas, contratos colectivos y decretos-leyes. Bogotá: Librería Siglo XX, 1944. p.p. 22-24.

54 PAPERS. Circular de abril (sin día concreto) de 1892, emitida por Buckner. La facultad del ingeniero residente en ese sentido está implícita en los encargos antes traducidos: “He will return to the Chief Engineer a monthly statement in detail, showing the amount of work done, and to be done, and a progress profile, Also the name, rank, and salary of each member, together with the current expenses of each corps (...)”:

55 Con respecto a este fenómeno ver SOLANO, Sergio Paolo. Trabajo, orden doméstico y control social en el Caribe Colombiano, 1850-1920. En: Revista Mundos do Trabalho, vol.3 (No.6, julio-diciembre 2011) p.p 194-216.

son flojos y disipadores, requiriendo como trabajadores constante supervisión y dirección”⁵⁶

El resultado fue una alta migración por cuenta de las múltiples manualidades requeridas en una obra como el ferrocarril; se emplearon entonces “italianos”, “jamaicanos”, como señaló la prensa local en ese entonces.⁵⁷

Francis R. Hart insinúa como origen del arribo de muchos de tales extranjeros, el fracaso de la construcción francesa en el Istmo, señalando que “El fracaso de la Compañía Francesa del Canal había dejado regados en esa parte del mundo muchos aventureros y algunos contados hombres honestos. De una y otra clase llegaron a estar a nuestro servicio.”⁵⁸

La investigación arrojó vestigios de la presencia de trabajadores franceses en la ejecución del proyecto, especialmente en la crónica de Félix Serret, titulada en su traducción como “Viaje a Colombia, 1911-1912” (Bogotá: Colcultura, 1994). Serret dice sobre sí haber residido durante la construcción del tren en Higueretal (hoy corregimiento del municipio de San Cristóbal, Bolívar) y respecto del puente entre Arenal y Soplaviento, que fue “construido por uno de mis amigos más entrañables, el ingeniero Albin, de Estrasburgo, muerto en Cartagena en

56 PAPERS. Relato sin fecha de Buckner sobre su partida de Nueva York el 17 de marzo de 1892, su paso por Haití, su arribo a Sabanilla y su estadía en Cartagena. Su versión extensa y auténtica: “Though there are here many refined families of purely Spanish descent (.) the mass of the population is composed of Indians, negroes, and mixed races. These are superstitious to an extreme, and though of no inferior physique, are a lazy and unthrifty class, and as laborers require constant supervision and direction”.

57 EL PORVENIR, Cartagena, ediciones de marzo 16, mayo 4 y septiembre 14 de 1893, en SOLANO, S., op. cit., página 205.

58 HART, Francis R. Personal Reminiscences of The Caribbean Sea and The Spanish Main. P. xl. Texto original: “The failure of the French Canal Company had left stranded in that part of the world many adventurers and some few honest men. Some of both drifted into our service.”

1893 (página 253). Refiere también la construcción de un puente en algún punto entre Arjona y Turbaco, “de cierto atrevimiento, debido a uno de nuestros compatriotas, M. Ernest Achard, de Alais” (página 254).

Cualquiera hubiese sido la distribución de las nacionalidades, de las que no se tienen sino las generalidades descritas, el total de personas empleadas en la construcción para septiembre de 1893 ascendería a 1800, según un reporte del cónsul británico en Panamá⁵⁹. Hart señala que la consecución de mano de obra fue un tema álgido a pesar de las remuneraciones, por lo que oscilaban mayormente entre 1200 y 1600.⁶⁰

Tanto la composición del recurso humano utilizado como la estricta planificación y dirección del trabajo se reflejaría en la rápida ejecución de la obra, de la cual se destacan los hitos de los que se tiene certeza de su ocurrencia.

Francis R. Hart sucedió a McConnico como gerente general de las compañías en Colombia en algún momento del año 1894, como se deduce de lo narrado en sus “*Personal Reminiscences*”⁶¹. Hart venía vinculado a las compañías como su auditor, operando desde Boston por lo menos desde el 24 de diciembre de 1892.⁶² Con el pleno conocimiento entonces de las obras y el manejo del negocio integrado de las compañías por varios años

59 BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS. II. Coffee Industry in Haiti. En: Volume I. Embracing Monthly Bulletins from October 1893 to June 1894, inclusive. Washington, 1893. P. 30. Disponible en <http://www.archive.org/details/specialbulletin9394bure>. Consultado por última vez el 23 de septiembre de 2013.

60 HART, F.R. An American Railway in Colombia. p. 128.

61 En su página xxvij se ubica comenzando a ejercer dicho rol con la inauguración de la primera sección del ferrocarril.

62 Entre los Papers aparece un memorando dirigido al P.S. Young, el cajero (Cashier), fechado en Cartagena en dicha fecha, con unas glosas a la manera como se efectuaban algunos pagos sin que mediara la autorización de Buckner

-por lo menos hasta el año 1901 como se refleja en los *Memorials*-, Hart presentó en un evento de la *Society of Arts del Massachusetts Institute of Technology* de la cual era miembro,⁶³ un documento tanto técnico como histórico sobre el ferrocarril, *An American Railway in Colombia*, guía obligada en punto de la ejecución propiamente dicha, enriquecida con fuentes como los *Papers*.

Está documentado que para octubre de 1892, el trazado del ferrocarril no se había adoptado de manera definitiva. Así, aún se discutía el punto del cruce de la ferrovía sobre el Canal del Dique⁶⁴. Las razones, además de las de orden técnico tenían que ver con negociaciones de servidumbres y adquisición de predios donde funcionarían terminales.⁶⁵

Lo que sí estaba disipado sobre la trayectoria de la ferrovía, por lo menos desde mediados de junio de 1892, era el paso por las colinas rodeando la población de Turbaco, a unos 30 kilómetros del centro amurallado de Cartagena en dirección oriental, con una elevación de 200 metros sobre el nivel del mar⁶⁶, punto álgido al que incluso se le había endilgado ser un germen letal para el trayecto.⁶⁷

Interesa destacar que tal decisión fue de orden técnico y comercial. Sobre este segundo aspecto, los *Papers*, denotan que en la escogencia de la ruta, posibles mercados para los servicios del tren, distintos a los asociados al transporte de bienes y personas entre Cartagena y el río Magdalena también eran ponderados. Así en el informe de Buckner dirigido a McConnico sobre el posible sitio

63 Ver en el propio *Technology Quarterly and Proceedings of the Society of Arts*, en el que aparece el escrito de Hart (vol. XII, 1899). La lista de miembros, incluyendo a Hart (p. xiv).

64 PAPERS. Informe de octubre 8 de 1892, dirigido por C. Walters, asistente del ingeniero jefe, a Buckner, en dicha condición.

65 PAPERS. Comunicación de octubre 22 de 1892

66 HART, F.R. *An American Railway in Colombia*. p. 127

67 LEMAITRE, E. Op cit.

del cruce sobre el Dique, se observan anotaciones que evidencian tal interés: “Es cierto que pasamos muchas zonas fértiles, pero el hecho cierto que una vez fueron pobladas y ahora están prácticamente desiertas, indicarían que no son atractivas para la colonización, ni nos llevan a pensar en la consolidación de un tráfico local rentable (...)”⁶⁸

La revisión de los informes arroja así que el trazado final de la vía respondió a los criterios técnicos y comerciales destacados, la facilidad de negociar o no derechos de servidumbres de paso y uno adicional pero trascendental: la cercanía a las corrientes de agua que permitieran el suministro futuro del líquido a las locomotoras.⁶⁹

Encuanto a los aspectos de la construcción propiamente dicha, Hart menciona como factores problemáticos la ausencia de caminos y la densa vegetación tropical, dificultando tanto el transporte de materiales como el uso del instrumental, al igual que la incapacidad de los ingenieros para comunicarse en español.⁷⁰ Las enfermedades tropicales hicieron presencia entre el *Staff* de las compañías, dato que curiosamente no es señalado por Hart en sus detallados informes acerca de los inconvenientes surgidos durante la construcción. Sin embargo Buckner señala “sucesión de ataques de fiebre” como una de las causas de su renuncia a continuar como ingeniero jefe y superintendente de la construcción.⁷¹

68 PAPERS. Carta de Buckner de octubre 22 de 1892 ya destacada. Este es el texto original: “True it is that we crossed many fertile sections, but the fact that it was once settled and is now practically deserted, would indicate that it does not invite colonization, and consequently does not lead us to hope that we could easily build up a paying local traffic through that section (...)”

69 HART, F.R. *Personal Reminiscences of The Caribbean Sea and The Spanish Main*. Página xxxvi.

70 HART, F.R. *An American Railway in Colombia*. p. 128.

71 PAPERS. Carta de Buckner ya mencionada de febrero 3 de 1893.

Los dos, Hart y Buckner, señalan como gran inconveniente para la construcción de la vía, la escasez de mano de obra que ya señalamos y la “deficiente actitud laboral”, agregando que tal “natural irregularidad es harto incrementada por la gran frecuencia de días de “fiesta” o de santos, que interfieren seriamente con el trabajo en todos los países hispanoamericanos.”⁷²

Hart insiste en que lo reportado lejos de ser “grandes dificultades” constituyen mas bien “pequeñas” causantes de “retrasos irritantes”⁷³. Por lo demás, la ejecución de la obra se desarrollaría con normalidad y, además, dentro del plazo adicional de dos años otorgado a la *Cartagena Terminal & Improvement*, mediante contrato No. 88 de 1892, contados a partir de su celebración el 15 de noviembre de dicho año.⁷⁴

A Buckner lo sucedería hasta completar la obra, Jhon H. Butler, ingeniero de división y asistente del ingeniero jefe en estos mismos trabajos.⁷⁵

En junio de 1893, ya bajo el comando de Butler, se inauguraría el nuevo muelle de Cartagena, en el sitio conocido como la Machina a la entrada del actual barrio de Bocagrande en Cartagena. Dicha obra se integraba con un tranvía y un muelle adicional para embarcaciones más pequeñas (de cabotaje y fluviales), con almacenes, oficinas y hangares.⁷⁶

72 Hart y Buckner comparten idéntica percepción sobre la flojedad del personal local (An American Railway in Colombia, p. 127).

73 HART, F.R. An American Railway in Colombia. p. 127.

74 Diario Oficial. No. 9.736 (25, abril, 1895).

75 PAPERS. Carta de Buckner de febrero 3 de 1893. El original, contextualizado, reza: “I shall return as soon as my contract expires and can turn over the affairs of the Company to my successor, Mr. Jno. H. Butler, who has been Division Engineer and Asst Chief Engineer upon this work. He was Locating Engineer with Gnl T.L. Rosser, and was previously with the Mexican National R.R. in Mexico”

76 HART, F.R. An American Railway in Colombia. P. 125.126

Simultáneamente con los asociados al muelle, continuaron los trabajos de la vía, inaugurándose un primer trayecto, el comprendido entre Cartagena y Turbaco (24 kilómetros) el 15 de junio de 1894.⁷⁷ La vía en su totalidad fue abierta al público el primero de agosto de 1894, previa su inauguración el 20 de julio del mismo año⁷⁸.

Para efectos de hacerse la *Cartagena Terminal & Improvement* al subsidio gubernamental pactado, se adelantó un detallado recorrido conjunto de Carlos Vélez Danies como “Inspector de la vía del Ferrocarril de esta ciudad al río Magdalena” y Jhon H. Butler, como “Jefe de Ingenieros y Superintendente” de la Compañía, levantándose un acta conjunta, que describe los trabajos terminados.⁷⁹

Toda el acta es de valor, pero para este artículo se resaltan algunos elementos que dimensionan la magnitud de la obra:

- La longitud final de la obra, entre la estación en las afueras del sector amurallado de Cartagena y Calamar era de 105 kilómetros.
- La línea tenía 180 puentes, entre los cuales se destaca el que permitía el paso sobre el Canal del Dique entre San Estanislao de Kotska (Arenal) y Soplamiento “que es giratorio, mide 14 pies de longitud, dejando cuando está abierto un espacio a cada uno de sus lados de 60 pies, que es más que suficiente para el paso de los buques que navegan por el Dique. Esta parte giratoria podía resistir un peso de 180 toneladas”. No

77 Our Trade with Colombia. It Might Amount to Something if Our Manufacturers Were Businesslike. WHY THE BULK OF IT GOES TO ENGLAND. The British Merchant Takes Paint to Suit His Customers and Living Up to His Agreement. A New Railroad. En: TNYT (24, feb, 1895). El contenido de la nota es una entrevista a Hart.

78 HART, F.R. An American Railway in Colombia. p. 130.

79 El acta fue publicada más de un año después, el 10 de agosto de 1895, en el Registro de Bolívar (No. 1253). Pp. 163-164.

había hasta entonces y entendemos que no hubo un puente de similares características, con la condición de rotatorio y con tal resistencia.⁸⁰

- El ferrocarril tuvo inicialmente nueve estaciones, sin contar la Machina y la llegada del Tranvía que lo conectaba con la ciudad y un muelle para embarcaciones menores. Estas eran Cartagena (km. 0) Ternera (km. 11) Matute (Km. 18), Turbaco (Km. 24), Watts (31), Arjona (38), Arenal (68) Hato Viejo (86) y Calamar (105).⁸¹
- El servicio se prestaba con 115 carros, distribuidos así: pasajeros de primera (9), segunda clase (3), “vivanderos” (2), cubiertas para carga (55), plataformas (30) y “en depósito” (16)⁸².

Con casi cuatro meses de anticipación al plazo real para la ejecución de las obras, los dos años fijados por el contrato adicional 88 de 1892, la *Cartagena Terminal & Improvement* culminó la ferrovía, de la manera como Butler y Vélez Danies remataron el acta de entrega: “demostrando que en la construcción de esta vía férrea, ha habido pleno conocimiento y aplicación de los preceptos científicos, así como voluntad y propósito inquebrantable de llenar, a completa satisfacción, como lo han logrado los concesionarios, los contratos”.⁸³

80 La premisa tras tal afirmación nuestra es que no aparece nada que se le asemeje en obras como la de Ortega o la de Hoffman ya citadas, que son descriptivas *inextenso* de los trazados de los ferrocarriles colombianos hasta las primeras tres décadas del siglo XX el primero, hasta la mitad de dicha centuria el otro.

81 *Ibidem*. Las distancias de las estaciones son tomadas de una fuente más reciente: BURGOS PRETEL, Manuel. Monografía de Cartagena (Colombia). Cartagena: Sociedad de Mejoras Públicas, 1929. p.p. 77-78. Disponible en <http://www.banrepcultural.org/sites/default/files/85902/brblaa738621.pdf>. Última consulta, septiembre 20 de 2013.

82 Registro de Bolívar. Edición citada. p. 164.

83 *Ibidem*.

CONCLUSIONES

Esta obra impacta además de su magnitud, por la eficiencia en su construcción, pues resulta chocante con otras realidades tanto pasadas como actuales, respecto a las que el país se acostumbró a ver obras contratadas para su ejecución, entregadas mucho tiempo después con todas las incomodidades y sobrecostos imaginables.

Resulta indiscutible también el apoyo de la ciudadanía de Cartagena al tren, que como pocas veces en su historia unió esfuerzos en torno a un tema sin distingos políticos, económicos o sociales al suscribir en número considerable el memorial de apoyo al proyecto de Kelly frente a la supuesta perturbación de que fue objeto y la subvención aprobada en su momento por la Asamblea y el Gobierno departamental a la *Cartagena Terminal & Improvement*.

El impulso de Rafael Núñez al proyecto, que se daba como una especie de tópico, tiene ahora aquí, exhibidas y organizadas, las fuentes que respaldaron dicha afirmación historiográfica tradicional.

BIBLIOGRAFÍA

- BELL LEMUS, Gustavo. El Canal del Dique 1810-1840: El viacrucis de Cartagena. En: Boletín Cultural y Bibliográfico-Banco de la República. No. 21, Vol. XXVI (1989). Disponible en: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/publicacionesbanrep/boletin/boleti5/bol21/canal.htm>. Última consulta, marzo 28 de 2013.
- BLANCO ROMERO, Wilson. Cartagena tuvo tren: El ferrocarril Cartagena - Calamar. Contexto histórico de su surgimiento. Revista Huellas. V. 1., fasc. 41 (1994).
- HART, Francis R. An American Railway in Colombia. En: Technology Quarterly and Proceedings of the Society of Arts, vol. XII, No. 1 (march, 1899).

----- . Personal Reminiscences of The Caribbean Sea and The Spanish Main. Boston: The De Vine Press, 1914

JIMENO, Ramón. Ferrocarril de Bolívar. Refutación de un folleto publicado en Barranquilla, por el señor Julio Hoenigsberg, en noviembre de 1870. Bogotá: Foción Mantilla, 1871. Disponible en: <http://www.banrepcultural.org/sites/default/files/brblaa883043.pdf>. Última consulta, septiembre 20 de 2013.

LE BRUN, Raymond. Compagnie Franco-Belge des chemins de fer colombiens: rapport de mission. Paris: Librairie centrales des chemins de fer, 1890.

UNITED STATES OF AMERICA. DEPARTMENT OF STATE. Record Group 76: Records of Boundary and Claims, Commissions and Arbitrations. 1716-1994. Series: Memorials and Exhibits, ca. 1899 - ca. 1901.

WILLIAM D. BUCKNER PAPERS, 1865-99, Accession #6576, Albert and Shirley Small Special Collections Library, University of Virginia, Charlottesville, Va.

