

CARTAGENA 1900 - 1950: AL REMOLQUE DE LA ECONOMIA NACIONAL

Por : Adolfo Meisel Roca

CONTENIDO

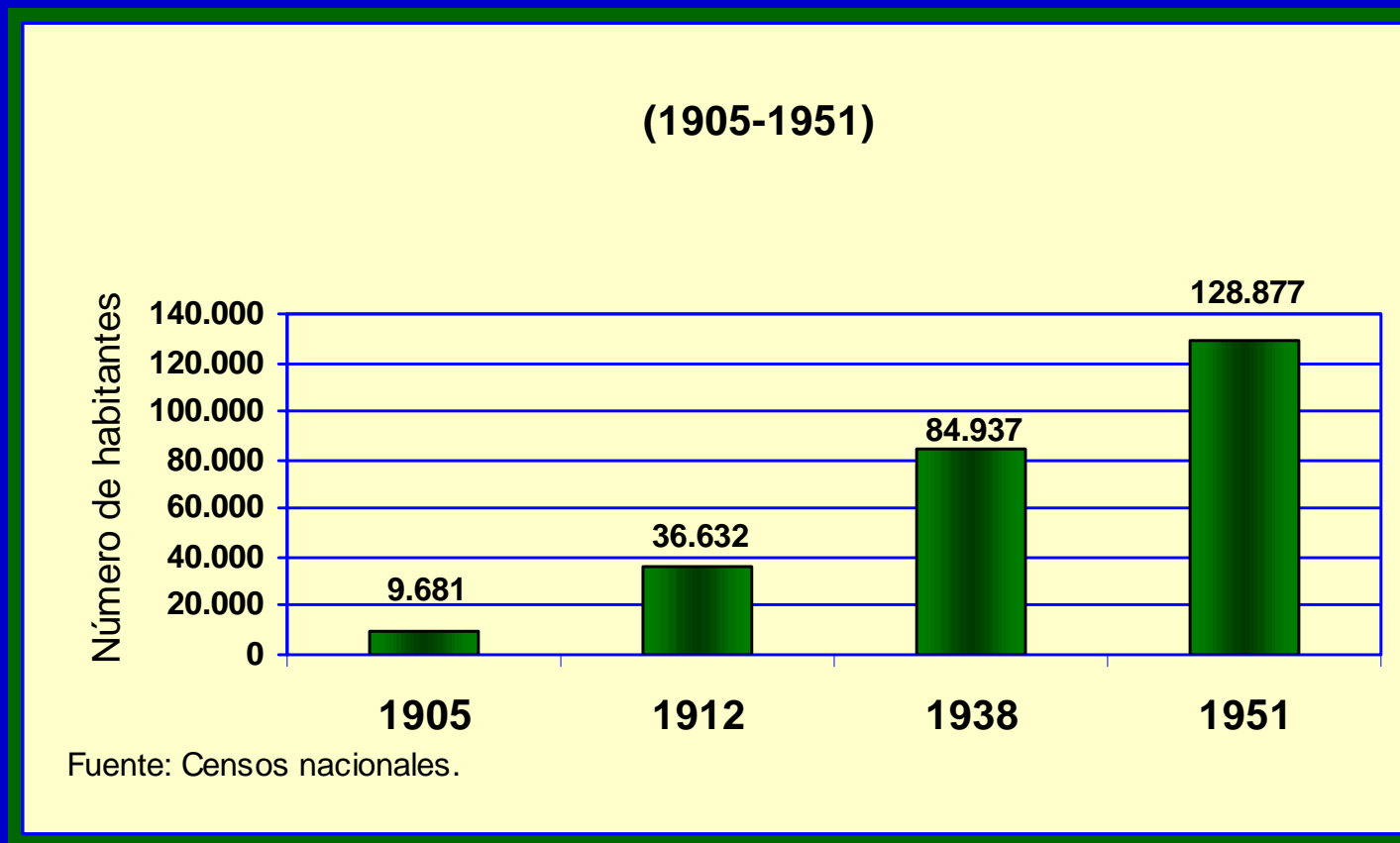
- Aspectos demográficos.
- La recuperación económica de fines del siglo XIX.
- La actividad portuaria en la primera mitad del siglo XX.
- El primer impulso industrial, 1892-1950.
- A manera de conclusión: la economía de Cartagena hacia 1950.

ASPECTOS DEMOGRAFICOS

CÓMO LLEGÓ CARTAGENA AL SIGLO XX?

- ▶ Lento crecimiento entre 1871 y 1905. Se pasó de 8.603 a 9.681 habitantes.
- ▶ La tasa de crecimiento anual (0,4%) fue inferior a la registrada en Barranquilla (3,5%) y a la del total del país (1,2%).
- ▶ Se inició el poblamiento de zonas extramuros: El Cabrero y el Pie de la Popa.

CÓMO EVOLUCIONÓ LA POBLACIÓN DE CARTAGENA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX?



QUÉ HAY QUE DESTACAR DE ESE COMPORTAMIENTO?

- ▶ Entre 1912 y 1951 la tasa de crecimiento de la población de Cartagena fue la más alta de toda su historia hasta ese momento: 3,2%.
- ▶ Se incrementó la participación en el total nacional: 0,7% a 1,1%, entre 1912 y 1951.
- ▶ Dentro del contexto de las ciudades colombianas, este desempeño no fue muy destacado: creció a una tasa por debajo de las ciudades de más de 50.000 y 100.000 habitantes.

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 estrecho para la población de la ciudad.
- ▶ La expansión urbana tuvo consecuencias negativas sobre el patrimonio arquitectónico de la ciudad.

CRONOLOGÍA DEL MURALLICIDIO 1880-1903

1880	Apertura de la segunda puerta en la muralla de la plaza de la Aduana. (Puerta Piñeres)
1884	Demolición del Viaducto de la Media Luna.
1887	Demolición de la Tenaza del Cabrero (o Santa Catalina).
1893	Derribo de los baluartes de Santa Teresa y Santa Barbara (Puerta de la Media Luna).
1903	Demolición del baluarte de Barahona. (Getsemaní), para construir en ese sector el mercado público.

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

CRONOLOGÍA DEL MURALLICIDIO 1905-1924

1905	Apertura de un boquete en la muralla de Getsemaní para dar paso al puente Román.
1905	Se abrió la Boca del Puente.
1905	Se abrió la puerta de la Paz y Concordia.
1911	Se demolió la mayor parte de la segunda cortina de la muralla entre los baluartes de San Ignacio de Loyola y San Francisco Javier.
1918-1921	Se abrió la puerta de la Calle de Baloco.
1918-1921	Se abrió la puerta de San Francisco Javier.
1916-1924	Se demolió el 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. También El Baluarte Santa Isabel (Getsemaní).

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

QUÉ FACTORES CONTRIBUYERON AL MURALLICIDIO?

- ▶ La escasa valoración que recibían las murallas en esa época pre-turística.
- ▶ Se veían como una atadura a la actividad comercial y a la expansión urbana.
- ▶ La preocupación por la salubridad pública que por esa época había en Cartagena.

EN LA DÉCADA DE LOS 30'S SE INICIÓ EL DESARROLLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD

- ▶ Se inauguraron en 1933 los muelles de Manga.
- ▶ Se regularizaron los vuelos de la SCADTA.
- ▶ Se urbanizó Bocagrande.
- ▶ Se generó un interés de las autoridades locales por la preservación y recuperación de las murallas y fortalezas.
- ▶ Se inauguró el Hotel Caribe en 1946.

LA RECUPERACIÓN ECONOMICA DE FINES DEL SIGLO XIX

QUÉ ELEMENTOS CONTRIBUYERON A LA RECUPERACIÓN?

- La reanudación de la navegabilidad por el Canal del Dique y la construcción del ferrocarril Calamar - Cartagena.
- La reactivación de la actividad del puerto.
- El auge de la navegación entre Cartagena y los ríos Atrato y Sinú.
- El auge de las exportaciones de ganado de las sabanas de Bolívar por la bahía de Cispatá y por Cartagena.

1880: LA DÉCADA DORADA EN LA HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN DEL DIQUE

- Decisivo el impulso de Rafael Núñez.
- En 1879 se abrió el canal a la navegación.
- En 1883 se creó la Compañía de Navegación del Dique por empresarios locales (Pedro Vélez Martínez).
- En 1890 se hacen evidentes los problemas de sedimentación.
- En 1894 se inauguró el ferrocarril Calamar - Cartagena.

QUÉ FACTORES INFLUYERON EN LA REACTIVACIÓN DEL SECTOR PORTUARIO?

- En 1893 se dio al servicio el muelle de La Machina, que permitió el acceso directo de barcos de mayor calado.
- La Machina estaba conectada por vía férrea con el centro de la ciudad.
- El alto volumen de carga que significaban las exportaciones de café: 34.653 tons. en 1898.
- Cartagena logró consolidarse como el segundo puerto del país, detrás de Barranquilla.

NAVEGACIÓN ENTRE CARTAGENA Y LOS RÍOS ATRATO Y SINÚ

- En 1850 Juan Bautista Mainero y Trucco se radicó en Quibdó y fomentó la navegación entre Cartagena y el Atrato.
- En 1870 Nicolás de Zubiría inició la navegación entre Cartagena y el río Sinú.
- En 1894 los hermanos Tufik y Amin Meluk fundaron una casa comercial con sedes en Cartagena y Quibdó.

SE PRESENTARON DOS BONANZAS DE EXPORTACIONES DE GANADO COSTEÑO A CUBA

- La primera entre 1879 y 1884 como resultado de la disminución del hato cubano causada por la Guerra de los Diez Años. Se exportaron 160.000 cabezas.
- La segunda entre 1898 y 1906, cuando terminó la Guerra de Independencia en Cuba. Se exportaron alrededor de 400.000 cabezas.

LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

LA ACTIVIDAD PORTUARIA FUE EL MOTOR DEL CRECIMIENTO ECONÓMICO DE CARTAGENA

Hubo dos factores que marcaron
este crecimiento:

- ✓ El ferrocarril Calamar - Cartagena
- ✓ Cartagena como "company town" de la *Andian*.

EL FERROCARRIL CALAMAR - CARTAGENA

- ✓ Fue un negocio exitoso en sus primeras décadas.
- ✓ En 1917 se transportaron 56.615 pasajeros, 46.901 toneladas de carga y se obtuvieron ingresos operacionales netos de \$ 32.223.
- ✓ Entre 1921 y 1930: superávit operacional.
- ✓ Entre 1940 y 1945: déficit operacional.
- ✓ Hasta 1939 estuvo en manos privadas y en 1940 pasó a ser propiedad de la nación.
- ✓ En 1950 el ferrocarril suspendió operaciones.

POR QUÉ PASÓ A MANOS DE LA NACIÓN?

Hay elementos para pensar que pasó a manos de la Nación porque estaba empezando a dar pérdidas:

- ✓ La enorme expansión del transporte por carretera en las décadas de 1930 y 1940: el índice de toneladas que se movieron por tren entre 1931 y 1948 pasó de 100 a 264, mientras que el de carretera pasó de 100 a 1.233.
- ✓ La pérdida de importancia del río Magdalena en el sistema de transporte nacional.

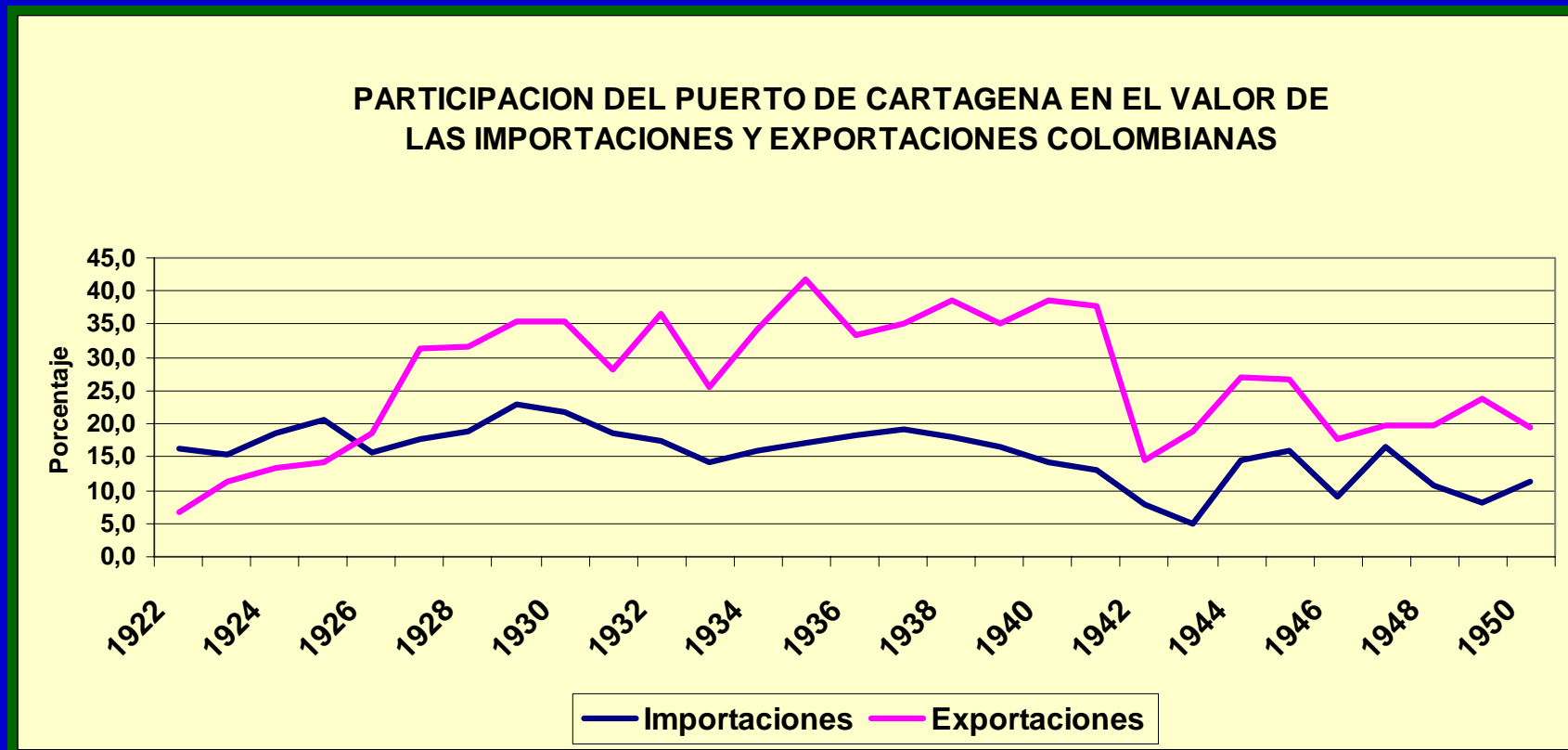
CARTAGENA COMO "COMPANY TOWN" DE LA *ANDIAN*

- ✓ En 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 (Mamonal).
- ✓ La *Andian* ayudó a reanimar la vida económica cartagenera reflejándose en el "período dorado" de la ciudad en la primera mitad del siglo XX: 1925 - 1932.

ACTIVIDADES DE LA *ANDIAN* EN CARTAGENA

- ✓ En 1921 compró el Muelle de La Machina. Invirtió más de US\$ 100 mil en repararlo.
- ✓ Construyó la carretera Cartagena - Mamonal - Pasacaballos.
- ✓ Fundó el Hospital *Andian* en Buenavista.
- ✓ Empezó la urbanización de Bocagrande.
- ✓ Promovió el Club Campestre.
- ✓ Construyó el edificio *Andian*.
- ✓ Financió parte del Terminal Marítimo de Manga.

CÓMO FUE EL COMERCIO EXTERIOR POR EL PUERTO DE CARTAGENA ENTRE 1922 Y 1950?



EL PRIMER IMPULSO INDUSTRIAL, 1892 - 1950

SI, PERO NO...!

- Se establecieron y prosperaron empresas industriales de importancia para la economía local y nacional.
- El impulso industrial en Cartagena no fue de la magnitud de lo registrado en Bogotá, Medellín, Barranquilla o Cali.
- En la década de 1920 el motor económico de las cuatro ciudades fue la industria, mientras que en Cartagena ocupó un papel secundario.
- Hacia 1930 se frenó el impulso industrial.

PRINCIPALES INDUSTRIAS DE CARTAGENA EN 1912

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

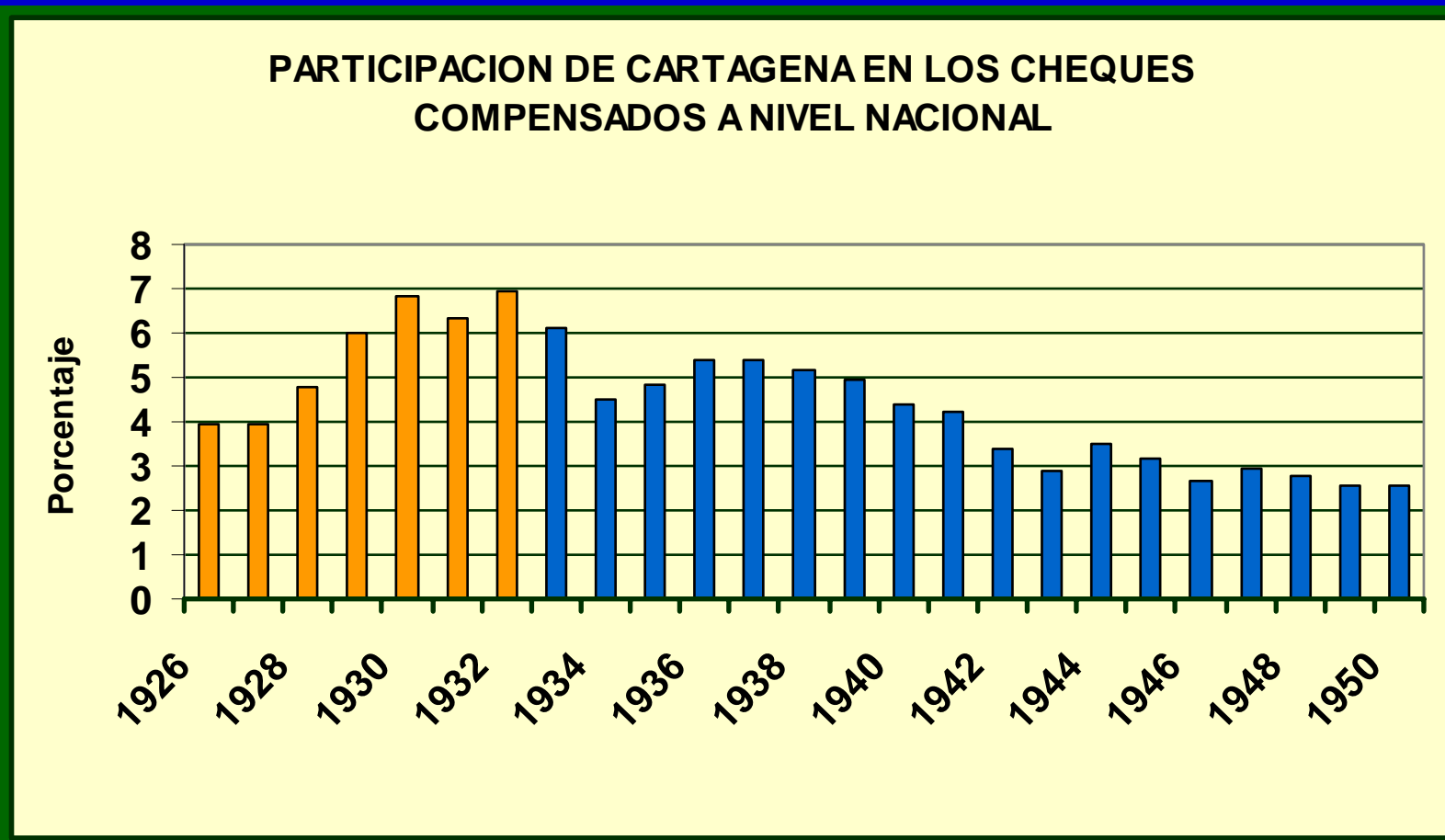
Fuente: José P. Urueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres, Cartagena y sus cercanías, Tipografía Mogollón, Cartagena, 1912.

QUÉ ARROJÓ EL CENSO INDUSTRIAL DE 1945?

- En 1945 Cartagena tenía un papel mínimo dentro de la producción y el empleo industrial del país.
- La industria cartagenera generaba el 2,1% del empleo industrial nacional, mientras que Barranquilla tenía el 10,5% .
- Sectores con ventajas comparativas reveladas: el de artes gráficas y el químico y farmacéutico.
- Tres empresas para destacar: Talleres J.V. Mogollón, Jabonería Lemaitre y Laboratorios Román.

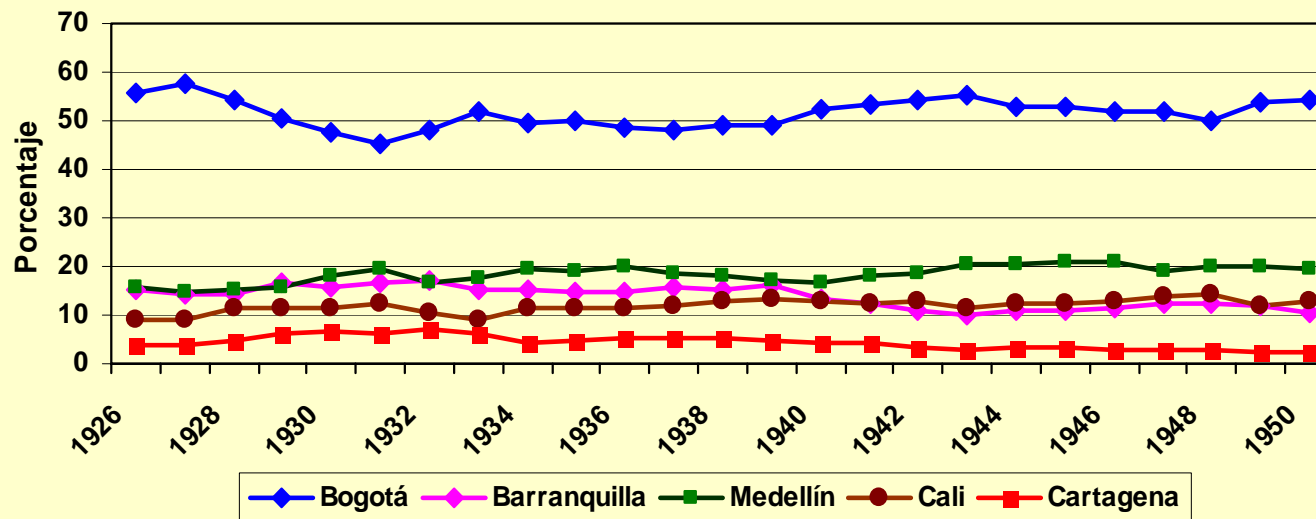
A MANERA DE CONCLUSION: LA ECONOMIA CARTAGENARA HACIA 1950

CARTAGENA TUVO UN CRECIMIENTO POR ENCIMA DE LA ECONOMIA DEL PAIS ENTRE 1926-1932



AL FINALIZAR LA DECADA DE 1940 LA ACTIVIDAD ECONOMICA DE MEDELLIN, CALI Y BOGOTA ERA MUY SUPERIOR A LA DE CARTAGENA

PARTICIPACION DE LAS CINCO PRINCIPALES CIUDADES COLOMBIANAS EN LOS CHEQUES COMPENSADOS A NIVEL NACIONAL



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

- Al finalizar la década de 1940 la industria turística era incipiente en Cartagena.
- La industria manufacturera absorbía un porcentaje de la población mucho menor que en las otras importantes ciudades colombianas.
- A comienzos de la década de 1950, Cartagena se destacaba por los bajos niveles de cobertura de sus servicios públicos.
- En 1951 el nivel de depósitos bancarios per cápita de Cartagena era más bajo que en las otras ciudades importantes del país.

EN SÍNTESIS...

- En el período 1900-1950 la ciudad salió del retroceso económico que vivió entre 1810 y 1880.
- Más que un crecimiento dinámico, la ciudad entró en una especie de “somnolienta recuperación”.
- Es decir, en el período 1900-1950, Cartagena fue una ciudad con un crecimiento al remolque de la economía nacional.

FIN
