

4

# The Dorada Railway Company Limited

TELEGRAMAS: DORADAFER

Ref.

BOGOTA 19 de octubre de 1962.

APARTADO AEREO 3432

**ORIGINAL**

AGOL

Yo, John Hope Blackett, Administrador de The Dorada Railway Company Limited y de The Dorada Railway (Ropeway Extension) Limited, certifico lo siguiente en cuanto a EDUARDO F. NICHOLAS, Almacenista de ambas empresas:

Primera liquidación de cesantía.

Fecha de entrada.	lo de enero de 1912 hasta el 15 de junio de 1956.
Número de días.	16,005.
Sueldo mensual.	\$375.00 Moneda Legal.
Liquidación por los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (División Centrales) - cheque No. 44 - Serie T-100-40756 de octubre de 1956.	\$16,671.87

Segunda liquidación de cesantía.

Fechas.	16 de junio de 1956 hasta el 31 de agosto de 1956.
Número de días.	75.
Sueldo mensual.	\$375.00 Moneda Legal.
Liquidación por los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (División Centrales) - cheque No. 32 - Serie T-100-40756 de octubre de 1956.	78.12

<u>Total cesantía.</u>	<u>\$16,749.99</u>
------------------------	--------------------



THE DORADA RAILWAY COMPANY LTD.

*J. Blackett*  
Administrador General

✓ John Hope Blackett,  
Cédula R.E. 35661 de Bogotá, D.E.

16 005  
75  
16 080  
1 100  
17 180

# Ingenieros ingleses en el norte del Tolima

JOSÉ ERNESTO RAMÍREZ

*joseernesto.ramirez@gmail.com*

*Red de Estudios del Trabajo en Colombia,*

*Profesor de Sociología,*

*Facultad de Finanzas, Gobierno y Relaciones Internacionales,*

*Universidad Externado de Colombia.*

*Profesor de planta de Teoría y Métodos de Investigación Social,*

*Universidad Pedagógica Nacional*

*Investigación gráfica: José Ernesto Ramírez*

DURANTE la primera mitad del siglo XX, un movimiento migratorio originado en la presencia de compañías británicas tuvo como escenario la región de influencia de los proyectos ferroviarios y del Cable Aéreo construidos entre La Dorada y Ambalema y Manizales y Mariquita, respectivamente. La construcción y administración de estas obras fue representativa de la venida al país de empresarios, expertos ferroviarios y agentes comerciales de casas originarias en la potencia europea. Las prácticas sociales desarrolladas en asocio de ambos proyectos se diferencian en aspectos como el arraigo, los móviles y la asimilación en la cultura regional. La estructura en la cual se inscriben tuvo particularidades como el marco regulatorio de la transferencia migratoria. Las interacciones entre la estructura y las prácticas se diferenciaron con respecto a antecedentes como los de los legionarios de la gesta independentista, y los mineros-aventureros y expedicionarios que a lo largo del siglo XIX habían animado la *sui generis* experiencia inmigratoria en la república de Colombia. Una comparación con lo ocurrido en los países latinoamericanos de fuerte influencia europea conduce a explicar resultados opuestos de los procesos de aculturación y permanencia de una minoría técnica y socialmente modernizante, por lo que merecen ser analizados en relación con las dinámicas regionales, las políticas de inmigración y el balance de la capacidad de asimilación y apertura de la nación a factores decisivos del progreso.

En este artículo se examina, desde una perspectiva de historia social, el significado para el desarrollo microrregional de la presencia de un grupo de ingenieros y empresarios ferroviarios y de Cable Aéreo, cuya memoria hasta el presente es motivo de admiración, "misterio" y elucubraciones...

## COLONIZACIONES TECNOLÓGICAS EN EL NORTE DEL TOLIMA

En la memoria centenaria guardada por historiadores profesionales y empíricos<sup>1</sup> de la región, sigue siendo un hecho relevante la contribución de los "ingleses", a los procesos de relativa modernización económica y sociocultural de esta zona del país<sup>2</sup>.

Página anterior:

Certificación de cesantías de Eduardo F. Nicholas, firmada por John Hope Blackett, administrador de The Dorada Railway Company.

1. Se pueden citar los trabajos reunidos en el Centro de Historia de Mariquita. El CHM. Grupo constituido en los años noventa, y que desarrolla actividades de investigación, divulgación y preservación del patrimonio histórico y sociocultural de ese municipio. Por ejemplo el video documental sobre la Estación multimodal, que debería ser un Museo del transporte multimodal, pero está en completo abandono. También intenta revivir en un futuro, con fines turísticos, el Cable Aéreo desde el páramo de Letras hasta la vieja estación.
2. Así, por ejemplo, Enrique Pérez Arbeláez identificó uno de los tantos aportes de los que residieron durante la primera mitad del siglo XX en la región del norte del Tolima, contratados para desarrollar las obras públicas del Ferrocarril de La Dorada y el Cable Aéreo que desde Manizales facilitó el comercio hacia y desde el Magdalena.

*Recuerdo haber visto el mangostán en Colombia, en Palмира a donde lo traje el Dr*

*continúa*

U. Rivero, y en *Mariquita, adonde lo importó alguno de los empleados ingleses o americanos del Ferrocarril de La Dorada, traído quizás de Trinidad o de las Antillas... El mangostán se cultiva en Mariquita con facilidad. Comienza a fructificar desde los siete años y da su cosecha principal en febrero y marzo, fin del verano más largo. Cada árbol maduro carga hasta cien frutos que venden en los puestos de frutas. Mangostán parece voz indostana o indomalaya.* [Pérez: pág. 424]

3. Mariquita, conjunto del orden nacional de las estaciones de pasajeros del Ferrocarril en Colombia. Estación del Ferrocarril. Decreto 746 del 24 de abril de 1996. Alberto Saldarriaga Roa, *Monumentos nacionales de Colombia. La huella, la memoria, la historia*. Bogotá. El Áncora Editores, 1998, pág. 162.
4. La subregión cultural del norte del Tolima —Honda, Mariquita, La Dorada— estaría definida, más que en términos políticos departamentales —donde se delimita con Caldas y Cundinamarca— o económicos ligados a la vertiente del Magdalena Medio, en términos más ampliamente relacionados con la arquitectura, los usos del hábitat, las tradiciones y rasgos socioculturales que le dan cierta personalidad propia.
5. Una prueba palpable de ello era la distribución del cuerpo consular en Colombia en 1913, integrado por nueve ciudadanos ingleses: Percy Charles Hugh en Bogotá, John Gillies en Barranquilla, E. H. Mason en Buenaventura, William E. H. Dickin en Cartagena, John Owen en Honda, Maurice Badian en Medellín, Philip Henry Marchall en Santa Marta, y William Jarvis en Tumaco. El Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en Colombia era Percy C. H. Wyndham, quien en su discurso de recepción se “refirió a las perspectivas de la venida de capitales ingleses para el establecimiento y desarrollo de negocios en el país” (MRE, 1913).
6. Las firmas “derivan su poder por contratos concedidos por el gobierno ya sea en cumplimiento de una Ley general como la 104 de 1892 o particulares...”. Para el caso de la línea de La Dorada los contratos estable-

*continúa*

El significado arquitectónico de las obras construidas con la dirección y/o aporte de algunos de estos ingenieros ha sido parcialmente reconocido con la declaratoria de Monumento Nacional, otorgado en 1996 a las estaciones ferroviarias de pasajeros<sup>3</sup>. Sin embargo, desde el punto de vista cultural, se podría hablar de otros múltiples aportes de aquellos inmigrantes ingleses, que además de importar especies agrícolas, diseñar acueductos y plazas de mercado, racionalizar la gestión en las obras públicas, anticipar la idea del “transporte multimodal”, innovaron la arquitectura local y conformaron un núcleo social reconocido por sus costumbres, intercambios y expectativas. Los “bloques” a procesos de aculturación al medio y la asimilación de sus influencias en los espacios donde se localizaron, constituyen dos interrogantes válidos en las perspectivas de las propias configuraciones y dinámicas culturales de esta región<sup>4</sup>, y de las actuales orientaciones interpretativas sobre los factores de migraciones, transculturalidad y cambios asociados con este tipo de procesos.

### Empresas inglesas en el desarrollo de la región

Nacionalmente hacia 1914 la inversión extranjera en ferrocarriles era de US\$ 24 millones, lo cual equivalía a un 40% de toda la inversión extranjera, sobrepasando la aplicada en la minería (US\$ 18 millones y en la agricultura US\$ 16 millones). Durante el gobierno de Pedro Nel Ospina se ejecutaron nuevos proyectos como los de la línea Ibagué-Ambalema, entregada en 1931 después de haber sido dirigida por tres distintos contratistas.

*...in Colombia, the principal direct British interest is of the railways, and it is estimated that the British owned lines comprise about 60% of the total railways of the Republic. Beyond this there is a considerable amount of capital invested in the general industries of the country.*  
[Koebel, 1923, pág. 305]

En el contexto de enfrentar la amenaza que representaba Alemania como potencia bélica y económica mundial los empresarios ingleses clasificaron detalladamente las oportunidades de negocios y comercio existentes en el subcontinente. Colombia ocupaba la posición cincuenta en la tabla de millajes de los sistemas ferroviarios con apenas 614 millas, situación muy atrasada respecto de países como Argentina (22.447 millas), México (15.362 millas) y Brasil (13.535 millas).

Aunque Inglaterra era el principal proveedor comercial de Colombia, la balanza comercial negativa daba cuenta de la intensa importación desde ese país de los equipos y bienes de capital necesarios para la realización de los proyectos industriales y de comunicación<sup>5</sup>. Hacia Colombia se exportaron bienes por aproximadamente £ 1.200.000, mientras las importaciones inglesas desde el país llegaron a £ 825.000 (Koebel, 1923).

Hacia 1920, ocho de las diecisiete concesiones ferroviarias localizadas en el país tenían como contratista a una firma domiciliada en Londres. Entre éstas, la correspondiente al Ferrocarril de La Dorada. Así mismo, el contrato para el Cable Aéreo estaba respaldado por una firma de esa misma proveniencia. Ambas obras implicarían una gran presencia del capital, la tecnología y el talento humano inglés en la región donde aquellas obras tenían impacto<sup>6</sup>.

Un decenio más tarde, hacia 1932, en Honda se hallaban establecidas otras cuatro firmas de ingleses en el área del comercio<sup>7</sup>.



Estación de Mariquita del Ferrocarril de La Dorada.

Casa R. J. Jones y Cía. S. A.	Ferretería, maquinaria, exportación de café.
Hardy y Rand Inc.	(Fundada en 1925). Compras y exportación de café.
Hughes, Edward J.	Abarrotes y ferretería. Agentes de casas de seguros.
Bateman, Arturo	Artículos extranjeros y del país.

En Armero se hallaban establecidos John M. Vaughan, un gran terrateniente de la región, que donó en 1909 cinco hectáreas de sus inmensas propiedades a la entidad municipal de San Lorenzo para el caserío. Hartmann y Cía. Carlos dedicado a la exportación de café, quien además tenía otra agencia en el Líbano. Hayek y Cía. comerciante en mercancías del país. En Falan —población en la cual los directores de las minas eran desde 1830 ingleses— se hallaba radicado Enrique Plested B. En Frías la mina de plata había sido explotada entre 1868 y 1921 bajo la bandera británica. Ésta era The Tolima Mining Co. Ltd.

### ***Ferrocarril de La Dorada, 1880-1930***<sup>8</sup>

La primera intervención inglesa en este proyecto ocurrió al final de la guerra de los Mil Días, cuando se celebró un contrato con la casa S. Pearson & Son<sup>9</sup>, que inició trabajos a finales de 1905, y después fue cedida al The Dorada Extension Railway Company Limited, que lo prosiguió y dio al servicio en 1907 (Bateman, 1977, pág. 71). Entre 1905 y 1907 se construyó el tramo de Honda a Mariquita, y de 1907 a 1909 se avanzó entre Mariquita y Ambalema. En 1914 la línea tenía ya 111 km de extensión<sup>10</sup>.

En la década 1921-1930 el tráfico se incrementó notablemente:

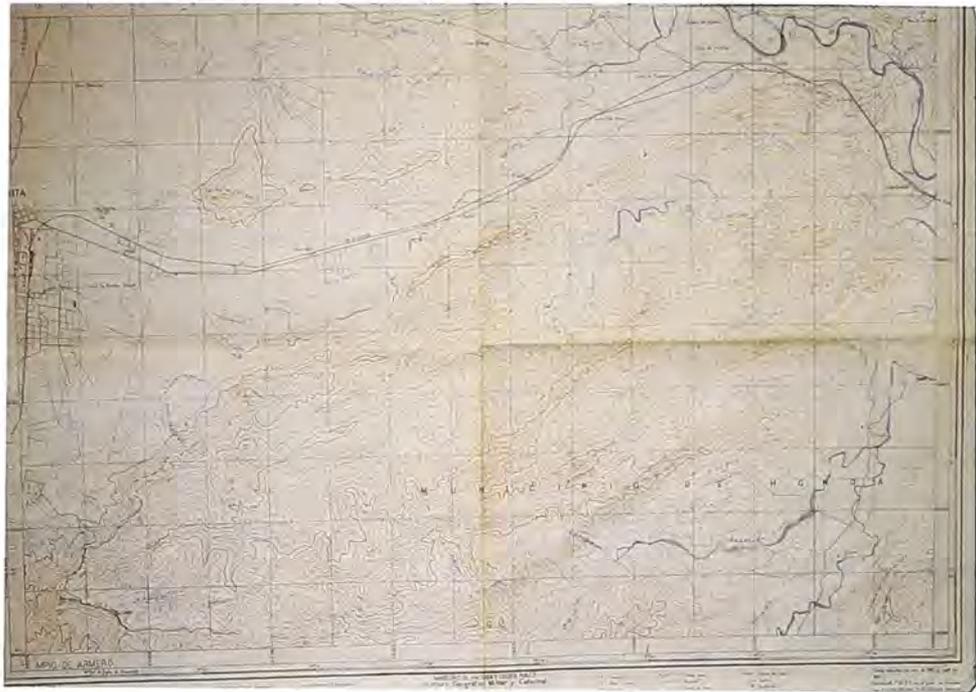
- En pasajeros pasó de 186.334 a 371.164.
- En transporte de carga pasó de 84.261 toneladas a 252.582.
- El producto bruto pasó de \$ 708.843 a \$ 2.507.834.

Mientras que:

- Los gastos de explotación pasaron de \$ 457.302 a \$1.392.823.

ción beneficios como los de privilegio para explotar la concesión por un lapso de ochenta años —desde 1881—, con opción de compra de la empresa —forma de reversión de propiedad por la nación— a los veinticinco años. Lo cual implicaba que pasaría a ser propiedad nacional en 1961 —prolongación a Yeguas— y en el 2006 —prolongación Ambalema— de acuerdo con los contratos del 14 de junio de 1888, Diario Oficial núm. 9.142; del 4 de marzo de 1893 —DO núm. 12.552— y del 17 de marzo de 1905 —DO núm. 12.422— (Ortega, 1920/Ministerio de Obras Públicas y Transporte, 1915).

7. Eduardo López, *Temas nacionales. El norte del Tolima*, t. 3, Bogotá, Herrera Hermanos (eds.), 1932-1936.
8. Los planes de esta obra se remontan al contrato primitivo entre el gobierno nacional y Nicolás Pereira Gamba en 1872, quien traspasó la concesión a B. Modua, apoderado de La Magdalena Rail Road Co. Por no haber sido cumplido éste, el Congreso autorizó a Francisco Javier Cisneros para ejecutar la construcción. El ingeniero cubano fue el encargado de adelantar, hacia 1885, los primeros 15 km del Ferrocarril de La Dorada, bajo los términos de la Ley 5.<sup>a</sup> de 1882 que otorgaba una subvención para la ejecución de la obra (pág. 26). El trabajo sufrió la consecuente parálisis ocasionada por la guerra: pasó de 15 a 32 km para 1898, cuando la red nacional no llegaba a 700 km, y entre ese año y 1904 tan solo adicionó 1.000 metros.
9. Una explicación sobre “la tentativa de implantación de inversiones inglesas y francesas en Colombia, en 1913, y de las circunstancias que contribuyeron a su fracaso”, con especial referencia a La Misión Pearson se documenta en Álvaro Tirado Mejía, *Colombia en la repartición imperialista 1870-1914*, Medellín, Hombre Nuevo, 1976. Especialmente el capítulo 1: “La repartición territorial en la era del imperialismo (periodo: 1870-1914) Europa”, disponible en <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/corim/indice.htm>
10. El recuento de la construcción, las subvenciones y los costos de la obra se pueden consultar en Ortega (1920, pág. 31), Ministerio de Obras Públicas y Transporte (1915) y Poveda Ramos (1985).



Mapa, aparece el trazado del Ferrocarril de La Dorada entre Mariquita y Honda, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Instituto Geográfico Militar y Catastral, 1948.

En 1932, su capital estaba avaluado en £ 650.000 en acciones y otras £ 350.000 en *debentures* —títulos— de 6%.

La complementación en red permitía conexiones con la vía Ambalema-Ibagué, el cual a su vez se conectaba en Buenos Aires con la línea Girardot-Ibagué. Bien entrado el medio siglo, fue uno de los tres ferrocarriles que se mantenía al margen de la tendencia a la estatización de la construcción, operación y mantenimiento de este medio de transporte. En 1957, la Junta Directiva de la compañía, reunida en la ciudad de Londres “considerando que por causa de las negociaciones tocantes con la enajenación del Ferrocarril de La Dorada... ha quedado sin patrimonio en Colombia” acordó dar por terminados los negocios y dispuso la clausura de la casa (Cámara, 1957, registros 2202/1963). La Superintendencia de Sociedades canceló, apenas en 1961 —resolución 1094—, el permiso de operaciones concedido en 1950. Por fuera de la administración inglesa el Ferrocarril subsistió algunos años más.

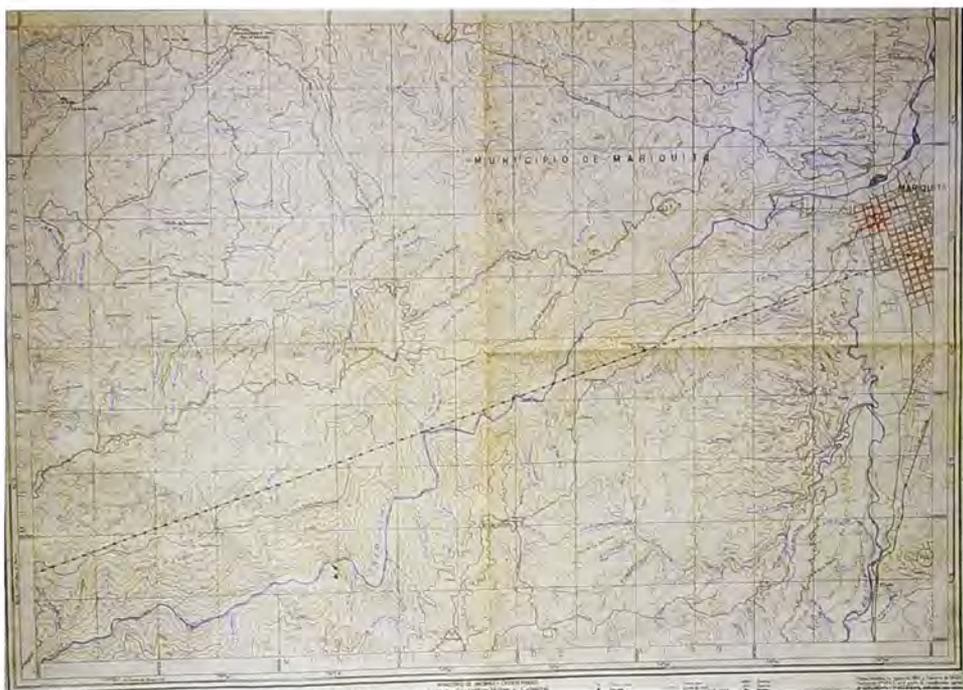
### ***Cable Aéreo Manizales-Mariquita, 1912-1953***<sup>11</sup>

Las necesidades de transporte de carga entre Manizales y el río Magdalena favorecieron la alternativa de un teleférico. Obtenida la concesión el contrato fue traspasado a The Manizales Ropeways Limited of London, que envió una comisión de ingenieros. Los trabajos comenzaron en 1913 en una longitud de 73,3 km alcanzando su mayor altitud 3.675 m en el kilómetro 51.815. La construcción era vista en 1920 como una obra ejecutada por una compañía inglesa denominada The Manizales Ropeways Limited, dueños del privilegio para explotar la empresa por el término de 99 años<sup>12</sup>.

La compañía propietaria vendió después sus derechos a la compañía The Dorada Railway Company Limited, concesionaria del Ferrocarril de La Dorada (Bateman, 1977/Ortega, 1932). La obra quedó totalmente culminada en 1921. Los resultados en carga para el cable —no tenía servicio de pasajeros— permiten apreciar su capacidad y crecimiento en sus primeros años (Ortega, 1920: capítulo xxiv, págs. 260-266).

11. Esta obra tuvo su origen en una propuesta hecha por Frank A. Koppel en diciembre de 1910 para establecer y explotar mediante un contrato de privilegio durante cincuenta años un cable entre Pereira o Manizales y un puerto del Ferrocarril de La Dorada.

12. “Es oportuno indicar que dicha ciudad [refiriéndose a Manizales] se pondrá próximamente en comunicación con el Ferrocarril de La Dorada, por medio de un Cable Aéreo que parte de Mariquita, tendrá una extensión de 73 Km, y una capacidad de 100 toneladas/diarias de carga en ambas direcciones. La línea ha sido inaugurada hasta La Soledad (Herveo) que es casi como la mitad de su longitud. Arranca a 547 mts. de elevación sobre el nivel del mar, pasará a 3.675 mts. en la cordillera y descenderá a 2.160 mts. sobre el mismo nivel”. [Ortega, 1920, pág. 48]



Mapa, aparece el trazado del Cable Aéreo y la Estación San Diego. Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Instituto Geográfico Militar y Catastral, 1949.

Cuadro 1. Cable Aéreo Mariquita-Manizales. Resultados económicos (cinco primeros años).

Años	Carga (toneladas)	Ingresos (pesos)	Gastos (pesos)	Utilidad (pesos)	Gastos/ingresos
1921	19.767	257.625	198.125	59.499	130,04
1922	19.000	324.000	202.000	122.000	160,40
1923	28.758	493.816	202.600	291.216	243,74
1924	30.725	489.244	215.697	273.636	226,82
1925	36.810	572.848	253.146	319.701	226,29
<b>Total</b>	<b>135.060</b>	<b>2.137.533</b>	<b>1.071.568</b>	<b>1.066.952</b>	<b>199,49</b>

Fuente: Informe del ministro de Obras Públicas al Congreso (1926).

El promedio mensual entre 1915-1930 se estimó en 2.670 toneladas.

En 1923 la empresa solicitó al gobierno una evaluación de las técnicas de construcción, la cual fue satisfactoriamente concluida<sup>13</sup>.

Hacia 1932 su capital era avaluado en £ 250.000 en acciones y £ 100.000 en *debentures*. Disponía de 728 carros halados por máquinas a vapor de treinta caballos, con una capacidad máxima de diez toneladas por hora en cada dirección. Las estaciones eran en su orden: Mariquita, San Diego, Aguas Claras, Fresno, Campeón, Picota, Holddoven, Angulo A, Angulo B, Cedral, Herveo, Frutillo, Yolombal, Toldaseca, Angulo E, Cajones, Angulo F, Esperanza, Papal, Miraflores, Buenavista y Manizales —La Camelia—.

Una evaluación posterior cuestionaba de la siguiente manera el papel desempeñado por la inversión extranjera para la concesión y explotación del Cable:

*La construcción del cable había comenzado en la segunda década del siglo xx, y buscaba comunicar los escabrosos paisajes de la cordillera con la arteria vital del país, el río Magdalena. Fue la influencia de los ingleses en el gobierno, y su desbordante afán de conquistar nuevos mercados, imponer su técnica y enraizar más su penetración*

13. Según daba cuenta la resolución del 21 de febrero de 1923 que declaró cumplido en todos sus puntos el contrato celebrado.

Cuadro 2. Cable Aéreo Mariquita-Manizales.  
Resultados económicos de su operación (1939-1948).

Años	Carga (toneladas)	Ingresos (pesos)	Gastos (pesos)	Diferencia (pesos)	Ingresos (pesos por tonelada)
1939	37.471	215.561	241.733	-26.172	5,75
1940	35.516	163.748	208.457	-44.709	4,61
1941	30.764	149.439	198.407	-48.968	4,85
1942	38.861	217.384	248.872	-31.488	5,59
1943	40.548	275.106	286.401	-11.295	6,78
1944	43.323	321.515	283.018	38.497	7,42
1945	48.645	411.448	355.383	56.065	8,45
1946	37.803	303.255	350.981	-47.726	8,02
1947	28.289	216.686	355.341	-138.655	7,65
1948	34.849	261.886	428.363	-166.477	7,51

Fuente: Contraloría General de la República, Anuario General de Estadísticas.

imperialista, lo que hizo que fuera la “Rope Way Limited” la que iniciara la construcción en 1912. *Dos años después llegaría a Soledad, hoy Herveo. Allí dormiría varios años esta ilusión ante el desplome de la paz mundial, pues la materia prima el hierro y el acero, habían tomado otro camino y se dedicaban a la guerra. Entre tanto Mister Lince, el jefe de la construcción se solazaba escuchando las noticias que llegaban de la vieja Europa, y en expresiones enrevesadas iba jactándose del poderío de su país, y prometiendo que las vagonetas llegarían hasta Manizales para irrumpir entre voladores y discursos, hecho que solo vino a cumplirse en 1922.* [Vargas, 1980. Subrayado JER]

El Cable había sido construido con el sudor y la sangre de muchos tolimenses y un cronista cita a Elías Castro y Arnoldo Agudelo como algunos de quienes:

*tienen muchos años de su propia vida deteriorados por el diario trajín en las calderas o en los hilos... que hallaron en la Rope Way su única salvación y se aferraron a ella en busca del sustento, así las jornadas de trabajo fueran hasta de 14 horas. Al final en las placas, en los decretos y en los elogios desbordantes sólo aparecieron los titanes ingleses como los únicos gestores de la hazaña.* [Vargas, 1980, pág. 30]

Técnicamente el Cable fue destacado como él mas largo del mundo en su género, y se consideró que operaba con deficiencias técnicas y humanas mínimas, con un tiempo de recorrido aproximado de diez horas.

Entre los factores que ocasionaron el déficit operacional de la compañía que se acumuló en la década de los cuarenta, se cita la depreciación y el incremento de los costos de mantenimiento (Cuadro 2, columna 4) no compensados por los ingresos operacionales (Cuadro 2, columna 3) que empezaban a ser menos competitivos frente a las alternativas de transporte de carga (Montes, 2000).

### **El cambio del paradigma del transporte nacional: ¿un inesperado final para la transculturación?**

En 1953 la compañía inglesa termina su contrato de administración y los Ferrocarriles Nacionales se hacen cargo de su explotación. El otrora importante medio de transporte entra lentamente en agonía. En 1967 se efectuó su entierro, “al cual no asistió ningún representante de la clase política, y las fuerzas vivas del departamento guardaron silencio absoluto” (Vargas, 1980).



Capilla adyacente a la Estación de Mariquita.

La administración “estatizada” de la empresa no fue aceptada por los operarios, y un recuento posterior menciona que:

*los trabajadores de la base, comprendiendo la potencialidad de su unidad dieron importantes luchas llegando incluso hasta huelgas para protegerse del atentado que se venía con la sustitución patronal. Finalmente la Cía. canceló todos los derechos y obligaciones y se realizó la vinculación de los obreros a los Ferrocarriles Nacionales.*  
[Vargas, 1980]

Los dos factores que contribuyeron en gran parte a su desaparición fueron la campaña de desprestigio ocurrida hacia los años cincuenta derivada de la aparición de asaltantes que incursionaban en las estaciones amedrentando a los cadeneros y saqueando las mercancías, así como el bandolerismo incrementado después de 1948. Paralelamente, las nuevas vías de comunicación por carretera brindaban como alternativa de transporte de carga los trayectos Fresno-Manizales o la variante por la recién inaugurada Ibagué-Armenia.

### ***El proceso de disolución***

Según Pérez Arbeláez (1990) las dificultades en mantener la tasa media de utilidades en el balance de la empresa del cable, durante la década de 1940 —expresada en la necesidad de rebajar las tarifas para mantener la competitividad frente a la utilización intensiva de las carreteras desde Manizales, y la fuerte competencia de los ferrocarriles, a lo que se adicionó los altos costos de mantenimiento por la obsolescencia tecnológica— contribuyeron a que los ingleses renunciaran en 1951 a sus derechos de explotación doce años antes de vencerse el término de cincuenta pactado en el contrato inicial. En ese mismo año la nación adquirió los derechos del Ferrocarril de Caldas, por lo que el Cable Aéreo se “nacionalizó”.

Mediante la escritura pública 168 de 1957 ante el notario de Londres Alan Ricketts (Old Broad Street, núm. 69 Dashwood House) se da terminación al negocio en Colombia. La Resolución 672 de 1957 “cancela el permiso de funcionamiento y la ma-

trícula de la Sociedad denominada Dorada Railways Ropeways Extended Limited”. (C.C.H.: Libro de registro de extractos notariales, documentos y demás, 1957).

Simultáneamente con el Ferrocarril de La Dorada, la compañía propietaria decide en 1957 terminar los negocios en Colombia, y ese mismo año las autoridades nacionales de control de sociedades expiden la “cancelación del permiso de funciones y matrícula”. (Cámara, 1957: registro 1635). El desmonte de la importante infraestructura del cable duró entonces más de un decenio.

Las dos obras habían contribuido a la estabilización de una población asalariada que por cerca de treinta años desarrolló sus trayectorias vitales, organizativas y comunitarias en la que se integraban muchos de los inmigrantes. Una investigación de 1948, que cubrió Honda y Mariquita, cuantificó aspectos relevantes de la cultura laboral existente entre los empleados de las compañías: veintitrés profesiones, formas asociativas, rentas, gastos, régimen alimentario, vivienda, y características de las familias típicas, cuyos jefes en promedio se hallaban en edades comprendidas entre 33 y 53 años, lo que equivale a describirlos como la generación influenciada por los mencionados proyectos (Palacio Rudas, 1948).

A finales de 1956 el Administrador de las compañías, señor John Hope Blackett, certificó las fechas de ingreso del personal extranjero del Ferrocarril y del Cable Aéreo entonces aún vinculado —y que formaban parte de los 341 miembros de la plantilla— y el total de los días trabajados así:

331	Blackett, J. H.	25 de septiembre de 1929	9.456
332	Kippen, Alexander	18 de noviembre de 1928	9.763
333	Frost, F. L.	15 de noviembre de 1935	7.245
334	Cooper, George L.	18 de julio de 1927	10.243
335	Birchall, E. L.	10 de marzo de 1929	9.651
336	Nicholas, Eduardo F.	1.º de enero de 1912	16.080
337	Reid, Frank	12 de noviembre de 1946	3.289

Otros cuatro cargos de tipo profesional eran ocupados por un español y tres colombianos:

338	Aguirre, Alfredo (médico) desde el 1.º de septiembre de 1954.
339	Berenguer, José (abogado) desde el 1.º de abril de 1948.
340	D`Costa, Enrique O. (¿?) desde el 1.º de agosto de 1939.
341	Rodríguez Fonnegra Jaime (¿?) desde el 1.º de junio de 1944.

Uno de los problemas presentados al momento de la liquidación de la administración inglesa fue la protocolización de las historias laborales creadas en la compañía inglesa.

Al respecto Blackett anotaba en su reporte que:

*Los contratos de trabajo del personal inglés parece que fueron elaborados en Inglaterra. Sería necesario que el Dr. Ordóñez los revisara para establecer la clase de prestaciones a que tienen derecho<sup>14</sup>.*

#### **Los derechos pensionales: lo ancho para los tolimeses, lo angosto para los sirs**

A pesar de la notable racionalidad en la planeación burocrática y laboral de las dos compañías, que se puede revelar en los organigramas de las diferentes depen-

14. Archivo Ferrocarriles Nacionales. Carpeta Eduardo D. Nicholas. AG-09 y AG-10. Noviembre de 1962.



Aspecto de una de las bodegas del ferrocarril.

dencias, conforme el modelo de administración militar que se acogió en las ferroviarias del país, un tratamiento ambiguo se revela respecto del otorgamiento del beneficio pensional a los empleados de acuerdo con su nacionalidad. Mientras estuvo en manos de los ingleses, el estilo de gestión se acercó a las tendencias paternalistas propias de algunos empresarios de la industrialización colombiana. Pero cuando se trató de dar garantía a los derechos de los propios ingleses, ya desde la instancia nacional de dirección del sistema de transporte férreo se les aplicó una fórmula de desconocimiento de tales derechos.

#### *Cuarenta y cuatro años no fueron suficientes para demostrar la jubilación*

El último administrador de las compañías —John Hope Blackett— certificó que Eduardo F. Nicholas había laborado en forma ininterrumpida desde el 1.º de enero de 1912 hasta el 31 de agosto de 1956, tiempo equivalente a 16.080 días, o a más de 44 años de vinculación laboral. Su primer cargo había sido el de pagador inspector del Cable. En 1918 pasó al Ferrocarril de La Dorada donde fue almacenista hasta septiembre de 1956, cuando “hizo entrega de dichos almacenes a un representante de FF. NN. CC.”. Aunque en octubre de 1956 le fue cancelada la cesantía, durante casi un decenio intentó infructuosamente le fuera reconocida la pensión mensual vitalicia de jubilación. Para ello se apoyó tanto en los documentos de pago de cesantía y en declaraciones de otros ex trabajadores, quienes en diligencias notariales atestiguaban haberle conocido su calidad de empleado tanto del Cable Aéreo como del Ferrocarril.

La empresa, en forma reiterada, se opuso a la prosperidad de lo debido, alegando que los elementos probatorios en los cuales se fundamentó el actor no podían ser estimados como pruebas, por carecer de los requisitos necesarios de idoneidad, por la forma como se allegaron al proceso, y por no acreditarse determinadas situaciones para aceptarlas a falta de archivos en la empresa de los ferrocarriles.

Nicholas falleció en Mariquita en abril de 1966, meses después de haber iniciado una demanda ante la Comisión de Conciliación y Arbitraje de los FF. NN. CC.,



Vista de la bodega de American Coffee.

reclamando en esta instancia la misma prestación negada por el Departamento Jurídico Laboral en marzo de 1964.

*La administración paternalista vista por dos generaciones de ferroviarios raizales*

Nicanor Díaz Quintero nació en 1876 en Nariño (Cundinamarca) y murió en Mariquita en 1955. Había trabajado para el Ferrocarril de La Dorada entre 1902 y 1933, inicialmente como ayudante mecánico en los talleres de La Dorada, y después como ayudante de carpintería y jefe carpintero. Desde junio de 1933 se había pensionado, como consecuencia de un accidente de trabajo muy anterior, pero que era el cuarto en su carrera ferroviaria.

Para ese momento intentaba poner en práctica dentro de la compañía el principio de heredabilidad de los lazos laborales, tal como lo expresaba en nota a Cooper:

*Conforme con nuestra conversación habida ayer en su oficina, me permito recordarle el asunto de que ya que no me reconocen el accidente de trabajo que sufrí en el F.C. de La Dorada siquiera que me coloquen uno de mis hijos como ayudante de la mecánica. Este llama Nicanor Díaz y tiene una edad de 17 años, le ruego este servicio de tenerlo en cuenta para en caso de presentarse alguna vacante si es el caso de que no lo coloquen ahora.*

Cooper le anotaba de la siguiente manera la solicitud de Díaz, al trasmitirla a Alexander Kippen:

*This is purely a question for Mr. Birchall. If he does not want the boy he need not take him. However, you can always say that he will be kept in mind, but that naturally the best boy will get the position. If the accident toke place some 8 years ago and there's no record, and Diez did not push the matter I don't think he has any legitimate claim now. He should be satisfied with his pension.*



Detalle de la herrajería y mampostería de las instalaciones.

La pensión de Díaz sólo había sido factible como resultado de la presión de los trabajadores del Ferrocarril de La Dorada para que la empresa diera cumplimiento a lo ordenado por el artículo 15 del Decreto 1471 de 1932

*pues aún no ha sido señalado en el reglamento de trabajo el procedimiento que deben seguir los obreros para obtener el reconocimiento de la pensión de jubilación, de acuerdo con la Ley 1.<sup>a</sup> del año próximo pasado. Además se quejan de que esa gerencia no le ha dado curso a las solicitudes de pensión presentadas por varios obreros, dando como razón la de que en la empresa tienen mayores garantías que las que les concede la ley<sup>15</sup>.*

Alexander Kippen, como Administrador General interino de The Dorada Railway Company Ltd. firmó la resolución núm. 3 de 1.<sup>o</sup> de junio de 1933 concediendo a partir de esa fecha la pensión mensual vitalicia a favor de Nicanor Díaz, “hasta cuando rijan la Ley 1.<sup>a</sup> de 1932”.

Al morir Nicanor Díaz en 1955, heredó su pensión Nicanor Díaz Rocha, el “muchacho de 17 años en 1933”. Rosendo Díaz, otro descendiente de Nicanor describe así los recuerdos de su padre.

*El horario de los talleres de Mariquita era de 6:00 a.m. a 6:00 p.m., luego de 6:00 a 11:30 a.m. y de 1:30 a 8:30 p.m. La dirección de los talleres estaba en manos del Jefe de Talleres, el Jefe de Tránsito (ingleses) y en seguida uno o dos colombianos. Había ochenta empleados en Mariquita sobre unos 250, de los cuales entre ocho y diez eran ingleses (Administrador, Contador General, Secretario, Jefe de Tránsito, Ingeniero de las vías y dos o tres en los talleres). Después fue ascendido César Falla a Jefe de Tránsito por reconocimiento de Mr. Kippen. La compañía tenía once casas en las cuales vivían los ingleses del Ferrocarril, quienes traían sus esposas y familias (8/11) con una permanencia promedio de ocho a diez años. Algunos fueron cambiados, pero en general eran sanos, honrados y estrictos (puntuales). El tren salía a las 6:59 a.m., muchos*

15. La ley 1.<sup>a</sup> de 1932 otorgaba a todo empleado con edad no inferior a 55 años y con 20 años continuos o discontinuos de servicio a una empresa ferroviaria oficial o particular, el derecho a obtener en caso de su retiro una pensión mensual vitalicia de jubilación según una escala salarial señalada en la misma ley.



Sendero en predios de la Estación.

*pasajeros no asimilaban la puntualidad, arribando a Honda en 35 minutos, con cuatro trenes. Posteriormente llevaban vagones de carga (día y noche). Más adelante empezaron a funcionar carreteras paralelas. La situación se puso delicada con motivo de la disminución de la movilización como resultado de la construcción de otras vías que hacían más cómodo el manejo del comercio. Al disminuir su uso se desmejoró el cuidado de la vía<sup>16</sup>.*

Luego hace referencia al Cable Aéreo

*Los ingleses trazaron el Cable a Manizales. El personal no era mucho. Dos o tres trabajadores en San Diego, y así sucesivamente por cada estación. En el Cable trabajaban dos o tres ingleses como ingenieros y en mantenimiento del cable, dos o tres de ellos vivían en la ruta del Cable. Al lado del Administrador del Ferrocarril un Asistente Director del Tránsito. Lasley Frost vivía en la casa 1 con su esposa y dos hijas, con la oficina de las dos compañías, y el Contador (Mr. Cooper de 150 kilos), que eran quienes administraban desde Mariquita el Cable.*

*Blackett era el General Manager, en la casa 1, más adelante la casa del encargado del Cable, quien no tuvo la familia aquí y murió en Bogotá. La casa 3 era ocupada por Eduardo Nicholas, el único jamaicano, quien vino al inicio de la obra del Cable, fue Jefe de Cocina, durante la obra, y luego quedó trabajando en Mariquita como Jefe del General Store, con todo importado. Esto era explicable en alusión al nacionalismo de ellos. No pagaban absolutamente impuestos. La casa 3 era el Departamento de Sanidad.*

Rosendo salió en 1948, ocho años antes de entregarse la empresa al gobierno, y después de veinte años de labor, gracias a su amistad con un funcionario extranjero de American Coffee, quien lo sonsacó, para la que trabajó en Mariquita, Armenia (durante ocho años) y posteriormente con la Federación Nacional de Cafeteros, que absorbió todas las trilladoras.

16. Entrevista realizada con Rosendo Díaz en Mariquita en 2002.



Ventana de la bodega en la que se hallaban los talleres del Cable Aéreo.

*Salvo dos o tres todos [los ingleses] murieron en Colombia: Blackett en Bogotá, Nicholas en Honda, Mientras que Frost y Kippen se marcharon. La empresa también tuvo un sindicato que afilió a trabajadores de las dos empresas (Ferrocaril y Cable), casi todo el personal, excepto treinta o cuarenta. Se entendía con aspectos de salubridad y enfermedad. Hubo huelgas y rechazo a Gaitán.*

## **NUEVAS HIPÓTESIS SOBRE PORQUÉ COLOMBIA NO LOGRÓ ABSORBER CULTURAS TECNOLÓGICAS**

Si el inmigrante no lo es a través del trabajo, entonces, como extranjero, ajeno al orden nacional, es, de derecho, objetivamente expulsable<sup>17</sup>.

### **Consecuencias de la inmigración ligera**

Las migraciones y los factores de intercambio cultural o transferencia de prácticas tecnológicas de diversa índole como educación, saber, conocimientos, actitudes, valores, comportamientos se han reconocido como campo importante de los estudios de la historia social de las ciencias.

#### **La competencia por captar inmigrantes: 1810-1925<sup>18</sup>**

Todas las naciones latinoamericanas intentaron activar la inmigración de europeos continentales y promover los asentamientos en las tierras desocupadas:

- Argentina atrajo seis millones de 1857 a 1915: 1% eran británicos.
- Brasil aceptó 4,16 millones hasta 1939: 23.745 eran británicos.
- Colombia apenas tenía 56.500 extranjeros en 1930. Unos 2.135 eran británicos.

17. Alberto Martín Pérez, Mohatar Mohatar Marzoh y Eduard Rodríguez Martín, "Abdelmalek Sayad: fundamentos epistemológicos para una ciencia de la emigración-inmigración", ponencia 4<sup>a</sup> Congrés sobre la Immigració a Espanya: Ciutadania i Participació, Girona, 2004, pág. 7.

18. Para una descripción detallada de las estrategias de política migratoria véase Maldwyn A. Jones, "Británicos en Latinoamérica, 1810-1915", en *El Reino Unido y América. Emigración británica*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, cap. IX, págs. 283-310.



Portón de corredera en las bodegas del Cable Aéreo.



Taquilla de venta de tiquetes en la Estación.

#### **Ambigüedad en la política británica de emigración a América Latina**

- Acuerdos bilaterales orientados a regular los intercambios.
- Tratado de Amistad, Comercio y Navegación Gran Bretaña-Colombia (1866).
- The Marriage with Foreigners Act (1906).
- Convention Between Colombia and Great Britain for the Protection of Industrial Property (1907).
- Tratado Comercial de Arbitraje Colombia-Gran Bretaña (1907).

Para el caso colombiano, son limitados los antecedentes de investigación sobre el papel de las migraciones en diversas etapas de su desarrollo. Desde el siglo XIX la adopción de políticas de inmigración con el objeto deliberado de asimilar las culturas desarrolladas —europeas— constituyó un terreno permanente de interés y consenso nacional. A pesar del fracaso de la fiebre inmigracionista de 1850 a 1900 (Martínez, 1997), el periodo de entreguerras vio reanimar la tentativa por la vía de las leyes de inmigración, la cual tampoco vino a reflejar cifras significativas de extranjeros radicados.

Sin embargo, los estudios históricos sobre las evoluciones tecnológicas, y sobre las prácticas económicas —ganadería, minería, comercio, transporte, industria— aluden repetidamente al papel desempeñado por los *outsiders* venidos en muy variadas calidades al país. Fuera del continente americano los principales países de origen han sido ubicados en Europa —Inglaterra, España, Francia—, el Cercano Oriente —Líbano, Israel, Siria— y el Asia continental —Japón, Corea—, mostrando de esa manera la diversidad inmigratoria y de atracción que ofreció la nación colombiana en otras épocas.



Densificación vegetal de las bodegas.

El contraste es claro: por una parte fracaso en las estrategias de importar ciudadanos europeos como factores de progreso material y civilización en términos masivos. Cualitativamente, una impresionante colección de aportes individuales a la cristalización de actividades modernizantes de toda índole. En el fondo, la aceptación de que quizá por efectos de la leyenda de El Dorado, el porvenir de la ilusión inmigratoria no podía ir más allá de un *veni, vidi, vici*, y que más que inmigración controlada, la experiencia nacional no dejaría de ser la de un permanente escenario de ascenso social para sus visitantes.

Por otra parte, para contextualizar la inmigración de ciudadanos ingleses a nuestro país es preciso describir el amplio marco regulatorio que fue propiciado —lentamente y con dificultades— desde la segunda mitad del siglo XIX. Su construcción se alimentó de los variados intereses de inversión y expansión de los negocios de las firmas binacionales, que estimularon la expedición de acuerdos bilaterales y legislación específica en lo que vendría a constituir un antecedente de la política de relaciones exteriores entre ambas naciones<sup>19</sup>. La administración y aplicación de estas disposiciones ayuda a verificar el desempeño de la representación consular. En el caso de los diplomáticos británicos, fue sobresaliente su presencia y cobertura estratégica de los puertos oceánicos y villas comerciales del país, ocupándose de proteger sus negocios: facilidades —exenciones, preferencias— para los agentes viajeros británicos, llegadas y salidas de las embarcaciones marítimas y fluviales, jurisdicción legal sobre conflictos surgidos en el país o con las autoridades nacionales en negocios de minería, comunicaciones y ferrocarriles, titulación de propiedades agrarias, mineras e industriales, constitución de sociedades conyugales, patrimoniales y familiares de carácter mixto-binacional<sup>20</sup>.

Desde otra perspectiva, la inmigración inglesa refleja en detalle las vicisitudes de las políticas de inmigración en Colombia en el siglo XX. Factores como la asimilación por las comunidades nativas en regiones como San Andrés, Bogotá, o el norte del Tolima, y las dinámicas de aculturación frente a “penetración” como grupo cultural, darían nuevos elementos para la explicación del carácter pluralista o totalitario de la nacionalidad colombiana contemporánea.

19. Tratado de Amistad, Comercio y Navegación Gran Bretaña-Colombia (1866); The Marriage with Foreigners Act (1906), Convention Between Colombia and Great Britain for the Protection of Industrial Property (22 de diciembre de 1907), y el Tratado Comercial de Arbitraje Colombia-Gran Bretaña (1907). Véase MRE/CCC’.
20. Un recuento del aporte cultural de los ingleses en Chile muestra, por ejemplo, resultados muy diferentes: “En el ámbito puramente social, la comunidad británica comenzó a ejercer tempranamente fuerte influencia. Se admiraba su educación, su refinamiento, su empuje. Secundada por líderes sociales viñamarinos, echó las bases del Valparaíso Sporting Club y obtuvo los terrenos necesarios en un rincón de la población Vergara. Lograron que no hubiera panorama más entretenido que pasar el domingo —con pic-nic por supuesto— en el Sporting, mientras veían ejercer de jinetes nada menos que a los propios caballeros ingleses. Para la práctica de deportes y para el encuentro social se reunían en dancings en el Club Valparaíso, o en el Club Inglés a comentar los sucesos publicados en el periódico South Pacific Mail. Los ingleses introdujeron conceptos como el fair play, el sentido histórico de la familia, el amor por la Patria y sus tradiciones, el cariño por los perros, la puntualidad y los buenos modales, un particular sense of humor y su verdadera pasión por los deportes. También nos legaron una infinidad de costumbres y productos que, para las nuevas generaciones parecen haber estado aquí desde siempre: los calcetines de lana, los géneros escoceses, el whisky, los jardines y los jardineros, los boy scouts y las girl guides, los jockeys, los marshmallows, las deliciosas tostadas y los scones, los smokings. Pero sin duda el ámbito deportivo es un aspecto de la vida chilena que lleva el más indeleble sello de nombres y tradiciones inglesas. El fútbol, el tenis, la hipica y los saltos ecuestres, el golf, el polo, donde las reglas y sus grandes cultores ingleses desempeñaron y aún siguen desempeñando gran papel”. Véase [www.pwcc.cl/club/historia02.php](http://www.pwcc.cl/club/historia02.php) (Prince of Wales Country Club/on line/index/Historia del Club).



Verja que rodeaba el campamento.

### **Sesenta años de inmigración sin largo plazo cultural**

Sin duda, los ingleses fortalecieron la infraestructura vial y de comunicaciones, así como la enseñanza de oficios y profesiones ligadas a la construcción. Pero aparentemente, estos elementos que bien podrían converger hacia una dinámica económica sostenida en términos del potencial de desarrollo regional, cuando hoy se habla de regiones competitivas basadas en ventajas creadas más que naturales, han dejado de ser los predominantes en la mentalidad regional. Eso llevaría a hablar de migraciones con bajo impacto a largo plazo, frente a otro tipo de procesos en los cuales el factor migratorio pudo haber representado un mejoramiento importante de factores claves en el desarrollo —obras, producción, educación, etc.—. Por el contrario, si comparativamente con otras regiones o áreas en las que no estuvo presente la dinámica migratoria se demuestra una diferencia significativa en los factores considerados, se podría hablar de una migración que favoreció o jalonó cambios importantes.

### ***Hasta dónde en Colombia no hubo propiamente inmigración***

Para comienzos del siglo xx la influencia cultural inglesa en Colombia se reflejaba en múltiples aspectos de la arquitectura e ingeniería, el marcado interés por invertir en las minas, ferreerías y salinas, la creación de la banca, el desarrollo de la navegación fluvial, las importaciones de mercancías muy apetecidas por la elite local interesada en asumir las modas y hábitos de marca británica. Las sociedades bíblicas, el pensamiento puritano y las ideologías políticas liberales completaban un amplio marco de penetración cultural, como contexto a la limitada expansión migratoria.

Para 1930, según datos de la Sección de extranjería, en el país se hallaban 2.135 británicos, cifra que se elevaría tomando en cuenta los menores de diecisiete años<sup>21</sup>. Cualquiera que sea la fuente estimada, la conclusión relativa aparecía justificada en afirmar que:

*En Colombia no se puede hablar de inmigración propiamente dicha. Sobre todo si se piensa que la mayor parte de los extranjeros no*

21. El autor compara las poco confiables estadísticas de las autoridades de inmigración, con las de la Oficina del Censo de la Contraloría General, las cuales estimaban para ese mismo año una población extranjera residente de 56.487, muy por encima de los 40.000 extranjeros incluidos en el dato anterior.

vienen con el ánimo de establecerse en el país, condición indispensable para tener el carácter de inmigrantes, sea este deseable o no. La mayor parte de los individuos que aquí llegan una vez que han logrado conseguir algún capital regresan a su país de origen<sup>22</sup>. [Esguerra, 1940, págs. 56-57]

De acuerdo con el censo de 1938, al menos unos 135 ciudadanos europeos residían de manera permanente en los municipios cubiertos por las compañías<sup>23</sup>, saldos migratorios que de todas maneras eran considerados bajos, en comparación con los demás departamentos<sup>24</sup>.

Los aportes de los europeos seguramente podrían haber sido significativos, teniendo en cuenta los recursos agroindustriales que existían en la región<sup>25</sup>.

### ***Pero la presencia de ingleses fue notoria en la región***

Aún siendo un porcentaje relativamente minoritario dentro de la población total (.2% en Mariquita, .26% en Honda, .27% en La Dorada), lo que equivale a decir que eran aproximadamente una de cada 450 personas, lo interesante de estos grupos fueron sus *espacios sociales, capitales simbólicos, hábitos y trayectorias ocupacionales* (Bourdieu, 1979/1987), nociones sobre las cuales existen abundantes referencias que permiten obtener una imagen más nítida de sus relaciones con el medio en que se ubicaron.

Repetidas menciones se hacen de personas y compañías como éstas:

Harry Valsint, ingeniero a quien el Concejo de Honda nombró director de la construcción de la plaza de mercado —galería— en Honda entre los años 1917 y 1935 (Moreno, 1996, pág. 117).

Henry Hallan, Ivon Jones y John Owen, quienes dirigían casas comerciales radicadas en Honda, según un manual editado en 1898 (Lizarralde, citado por Moreno, 1996, pág. 104).

Henry Hallam, C. W. Rance y N. J. Nichols, quienes fueron contratados por F. J. Cisneros como ingenieros empíricos en la construcción del Ferrocarril de La Dorada (Mayor, 1999, pág. 51).

The Dorada Railway Company Limited, compañía colombo-británica a la que Cisneros traspasó en 1889 el tramo Dorada-Honda del Ferrocarril de La Dorada.

S. Pearson & Son, casa inglesa que obtuvo el contrato para continuar la construcción del Ferrocarril de La Dorada después de la guerra de los Mil Días e inició trabajos en septiembre de 1905 (Bateman, 1977, pág. 71).

The Dorada Extension Railway Company Limited, firma constituida en Londres, a la cual fue cedido el contrato de S. Pearson & Son, y prosiguió la obra dándola al servicio hasta Ambalema en 1907 (Bateman, 1977, pág. 71).

The Manizales Ropeways Limited of London, que en 1913 recibió el traspaso de la concesión para construir el Cable Aéreo de Mariquita a Manizales y explotarlo por noventa y nueve años, para lo cual envió una *comisión de ingenieros* que iniciaron en septiembre de ese año los trabajos (Ortega, 1920, pág. 48).

22. Quienes se han ocupado de calificar el fracaso de las políticas de inmigración, seguramente han tenido en mente los procesos ocurridos en Norteamérica con veintitrés millones de ingleses entre 1815 y 1914, o en países suramericanos de gran impacto migratorio como Argentina, Chile, Uruguay y Brasil, a los cuales arribaron en ese periodo aproximadamente unas seis millones de personas desde España, Rusia, Inglaterra, Alemania y en mayor volumen Italia y Portugal, merced a políticas muy liberales.

23. El censo no discriminó la nacionalidad de los europeos, pero teniendo en cuenta la consolidación hacia ese año de los proyectos ingleses, se podría esperar que la gran mayoría de aquéllos fueran de esa nacionalidad.

24. El informe censal de ese año halló 767 extranjeros en todo el departamento del Tolima, cifra que era considerada la segunda más baja a nivel nacional. Caldas tenía en cambio 1.559 residentes no nacionales entonces (CGR, 1938).

25. Mariquita por ejemplo, disponía de una superficie aproximada de 500 kilómetros cuadrados con 15.000 hectáreas planas irrigables y 35.000 hectáreas accidentadas. A las vías de comunicación ya mencionadas se sumaban las carreteras de Manizales al río Magdalena, y la de Bogotá a Honda. Ya se había iniciado la construcción de un aeropuerto tipo B con dos pistas: 1,8 kilómetros después 2,5 kilómetros en 360 hectáreas disponibles. Eso permitía que distara siete horas de Bogotá y cinco horas de Manizales. Un líder local reclamaba a Ospina Pérez el apoyo para convertir 50.000 hectáreas de tierra disponibles para formar un gran centro nacional de experimentación científica de carácter agrícola e industrial. Sin embargo, "las tierras planas en su mayor extensión son propiedad de dos latifundistas: el municipio y el general Ruperto Aya, que ni rajan ni prestan el hacha" (carta de Ricardo Gálvez al presidente Ospina Pérez en Colombia Económica, Bogotá, vol. 5, núm. 53, 15 de agosto de 1946, págs. 207-209).

Tanque de abastecimiento de agua para las locomotoras. Fotografía tomada en 1998. archivo Hernando Ávila Venegas, Centro de Historia de San Sebastián de Mariquita.



“Mister” Lince, ingeniero jefe de la obra, quien con ocasión de la suspensión de labores ocasionada por la Primera Guerra Mundial, permaneció por lo menos entre 1912 y 1922 en la región (Vargas, 1980).

Jas J. Linsay, director del Cable Aéreo (Revista Moderna, núm. 15, pág. 143).

Los ingenieros ingleses podrían, de acuerdo con los datos anteriores, haber trabajado de manera directa en las obras en fracciones relativamente cortas: de 1905 a 1907 en el tramo Honda-Mariquita, de 1907 a 1909 en el de Mariquita-Ambalema, y entre 1913 y 1922 en el levantamiento del Cable Aéreo. Más allá de esos años es bueno recordar que las firmas contratistas gozaron del derecho de explotación y tal vez de los conexos derechos de propiedad sobre los terrenos aledaños a las obras. Curiosamente, The Manizales Ropeways Limited of London vendió sus derechos a The Dorada Extension Railway Company Limited, unificando ésta hacia mediados de los años veinte el usufructo de las dos obras, el cual disfrutaría hasta la terminación, en 1953, del contrato de administración del Cable, pasando éste a ser explotado por los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. En tal periodo se recuerda a:

John G. Castles, quien fue gerente del Ferrocarril de La Dorada desde 1927, y también gerente de la empresa del Cable Aéreo, y “era considerado como uno de los hombres de mayor práctica y los más profundos conocimientos en la materia”.

Eduardo F. Nicholas, jefe de los almacenes del Ferrocarril desde 1918, después de haber sido varios años inspector y pagador del Cable Aéreo. Fuera del Ferrocarril también figuró como un hacendado en el municipio de Mariquita.



Interior de la bodega en la que se instaló la rueda sinfín del Cable para el trayecto Mariquita-San Diego. Fotografía tomada en 1998, archivo Hernando Ávila Venegas, Centro de Historia de San Sebastián de Mariquita.

J. F. Bateman, quien al morir en 1907 era poseedor de “una buena cantidad de propiedades en Honda”, aunque su consulado desconocía si había contraído matrimonio y dejado herederos legítimos.

Los agentes Frank Adolphus Koppel, Alexander Koppel y Sam Bendix Koppel, residentes en Bogotá, desde donde administraban una red comercial y de negocios muy destacada. Así, se asocia a Frank con la propuesta de construcción del Cable Aéreo, al tiempo que ejercía la representación de compañías como The Santa Marta Railway Company, y otros negocios en el Cauca, en asocio con el también inmigrante James Eder.

Entre los representantes apoderados de las compañías como The Dorada Railway y The Dorada Extension Ropeway, que ejercieron sus funciones con residencia permanente en la región, se deben mencionar Arthur D. Thomas (1905), Thomas Miller (1913), James Smith Moflat (1920), el jamaiquino Arthur Cecil Clarke (1921), Hugh Thomas Albott Warren (1923), William Reginald Mayor (1924), John Hope Blacket (1933) y Alexander Kippen (1939).

Pasadas una a dos generaciones, se conservan algunos vestigios de la configuración familiar abierta en aquel escenario de obligaciones de trabajo y actividades económicas, que hacían estable la residencia, a diferencia de los clásicos ejemplos de caminantes y expedicionarios aventureros, poco llamados a permanecer demasiado tiempo como para conformar grupos permanentes. Para dar una idea de ello, se podría tomar a título de indicio la lista telefónica de los municipios de Honda o Mariquita, comprobando en ella la vigencia de apellidos posiblemente descendientes de esos inmigrantes ingleses: Lynett, Hunter, Plested, Hughes, Kenneth, Loffsner, Phillip, etc.



Bodegas de American Coffee. Fotografía tomada en 1998. archivo Hernando Ávila Venegas. Centro de Historia de San Sebastián de Mariquita.

### ¿Se habría podido tomar otro camino? De la tibetización cultural tecnológica

Colombia no tuvo la suerte del desarrollo de la ingeniería ferroviaria que tuvieron países como Argentina o México, donde se consolidó como alternativa de transporte de carga y pasajeros<sup>26</sup>. Algunos hallazgos de la recuperación de memoria oral y documental sobre los ingenieros e inmigrantes vinculados por las compañías británicas localizadas durante los primeros cincuenta años del siglo xx, dan pie para ubicar algunas hipótesis acerca de las causas de su desarraigo en el escenario posterior a su tarea empresarial.

### Persecuciones xenofóbicas o casos aislados

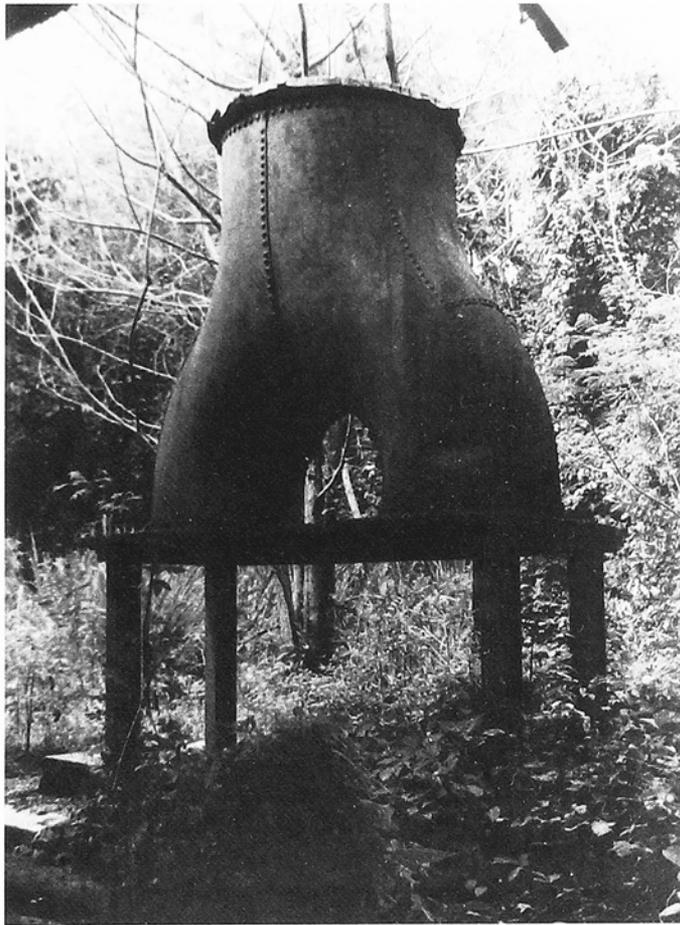
Por la época en que entraron en funcionamiento los dos proyectos, se presentaron situaciones de tipo judicial que involucraban a los extranjeros, y que regularmente terminaban requiriendo la intervención del cuerpo diplomático en la defensa y protección de sus compatriotas.

*Mr. Leclerq ingeniero del Ferrocarril de La Dorada, al entrar a su casa, a las siete y media de la noche, vio a un mozo que trataba de abrir la puerta de su oficina. Temiendo, erradamente, que lo hiciera con malas intenciones, le dio un bofetón en la oreja. Formose un tumulto y la multitud pidió que Mr. Leclerq fuera llevado a la cárcel. El inspector de policía, dominado por la multitud, hizo poner preso a Mr. Leclerq, quien permaneció en la cárcel hasta las once de la noche. Al día siguiente le hizo pagar una multa de veinte pesos oro<sup>27</sup>.*

En octubre de 1916 Percy Windham, desde la Legación Británica, se dirige a Marco Fidel Suárez, ministro de Relaciones Exteriores: “agradecería a S. E. que se

26. La contribución tecnológica de los empresarios ferroviarios no se habría limitado a los cambios en la transportación (locomotoras, líneas férreas), sino que derivadas de ellas se aprecian otras dimensiones como la reestructuración de los papeles y la división social del trabajo, los sistemas de posesión de bienes materiales, el desarrollo siderúrgico y metalmeccánico e incluso tecnologías sociales como el estado mayor, la racionalización, nuevas mentalidades y por ende, un tipo de dirigentes industrialistas, que desempeñaron un papel decisivo, pero a la larga macabado en la modernización de la sociedad colombiana.

27. MRE/CCC, LGBC, Cp. 1912, agosto-diciembre, págs. 53-54.



Tornamesa en la que se colocaba la locomotora.  
Fotografía tomada en 1998, archivo Hernando Ávila Venegas, Centro de Historia de San Sebastián de Mariquita.

serviera dar orden para que iniciara una investigación” respecto el apresamiento en Manizales de Hywel Hughes, socio de la casa de R. J. Jones y Cía., y “que los socios de la Casa citada reciban protección que les evite posteriores molestias que indudablemente les perjudican gravemente...”.

Hughes había sido condenado tres años antes a pagar un mes de reclusión en la cárcel de Honda, además de la pérdida de todo empleo público y toda pensión, y la privación perpetua de los derechos políticos en Colombia, producto de una causa criminal en su contra, por el delito de maltrato de obra contra un vecino que entró en discordia a causa de “haber hecho conducir aquél al coso de Mariquita unos semovientes que tenía éste a pastaje en los ejidos de tal municipio”<sup>28</sup>.

La contraparte utilizaba, en un caso tan particular como el pastoreo de reses en un predio suburbano, unos argumentos que reflejan una posición marcadamente chovinista: “El señor Hughes se trate de cubrir con el pabellón británico para excusar su responsabilidad ante las leyes colombianas que hacen a todos los ciudadanos de igual condición sin temor a las potencialidades de los cañones de otro país cuyos apuros no se nos ocultan”<sup>29</sup>.

En otro episodio, en Mariquita, fue asesinado el súbdito británico Miguel Cosma; quien llevaba su juicio de sucesión se quejaba de cómo “Las autoridades de este país no tienen escrúpulo en violar las leyes y atropellar los derechos de los ciudadanos”, urgiendo entonces en misiva al Agente Consular para que “un gobierno fuerte y correcto como el Inglés le diga al de acá ‘alto ahí’, en casos como el que me ocupa”<sup>30</sup>.

Estos eventos no resultaban aislados para los ingleses residentes en esa región del país, sino que también guardan continuidad en la cotidianidad que expresaba los

28. MRE/CCC, LGBC, Cp. 1913, págs. 116-121.

29. “Un caso grave”, folleto publicado por Andrés Valencia, Honda, 1913, MRE/CCC, LGBC, Cp. 1913, 7 págs.

30. Juan N. Escobar —representante sucesión— de Miguel Cosma, en carta al Agente Consular, Finca Albania, Mariquita, febrero 1919, en MRE/CCC, LGBC, 1919, Cp. 231, C. 535.



Interior de la Terminal del Cable. Fotografía tomada en 1998, archivo Hernando Ávila Venegas, Centro de Historia de San Sebastián de Mariquita.

limitados espacios de trasculturizar los modos de vida de los ingleses, y de los demás inmigrantes procedentes de naciones con creencias religiosas diferentes.

Así mismo, en abril de 1918, una reunión de correligionarios ingleses y norteamericanos de la American Presbyterian Mision que se realizaba en una casa del sector de Las Cruces en Bogotá fue atacada a piedra, con un saldo de varios heridos entre los asistentes, no obstante la presencia de agentes de policía, que mantuvieron, según los atacados, “completa inactividad”<sup>31</sup>. Estas situaciones ponían en evidencia una suerte de complacencia de las autoridades con respecto a la violación de elementales derechos culturales de grupos minoritarios. Eventos semejantes aparecían informados en áreas como la intendencia de San Andrés y algunas ciudades del caribe colombiano.

Tales incidentes no tuvieron un carácter aislado sino que estuvieron apoyados desde los medios de comunicación y los púlpitos. Como aconteció en el caso de las presiones por suspensión policiva o medidas de amedrentamiento en contra de las reuniones que la Misión realizaba en el barrio Las Cruces, efectuadas en nombre de la iglesia católica por el diario bogotano La Sociedad. Así mismo, el arzobispo de Medellín afirmó en La República (1916) que “las naciones protestantes al colonizar destruyen los aborígenes”.

Las enemistades de los ingleses con las comunidades locales y los abusos a los que fueron sometidos por las autoridades llegaron hasta la Cámara Baja, allí durante un buen tiempo aparecieron como víctimas de las arbitrariedades de la justicia colombiana. Esto repercutiría a largo plazo en las decisiones de inversión.

### **Entonces, tal vez, el desarraigo y la intolerancia pesan más que los aportes tecnológicos**

La concepción de la terminal intermodal subyacente a la Estación de Mariquita hoy se puede releer como una concepción tan futurista, que si se hubiese manteni-

31. MRE/CCC, LGBC, Cp. 1918, 230, fols. 29-31.



Portería de la Estación. Fotografía tomada en 1998, archivo Hernando Ávila Venegas, Centro de Historia de San Sebastián de Mariquita.

do ahora sería parte de la solución a problemas como la ausencia de vías multifuncionales de comunicación —y por ende la dependencia del transporte terrestre— e infraestructura que exige el proceso de integración económica a la globalización.

Está claro que la capacidad dirigente local no alcanzaba para desarrollar procesos de cierta complejidad: talleres de fundición para las diecisiete locomotoras que movían el ferrocarril, 376 torres de acero en forma piramidal con base de cemento y alturas de cuatro a sesenta y ocho metros, diseños urbanos con calles de veinte metros de ancho (algo excepcional en los paisajes municipales del país), administración y organización del trabajo con jornadas flexibles, promoción de la sindicalización masiva, diferenciación de las actividades profesionales.

Los ingleses lograron manejar, a partir de los años veinte del siglo pasado, un 50% de las concesiones ferroviarias del país, pero esta participación desapareció como resultado de las políticas de estatización.

Si bien las condiciones regulatorias —diplomáticas, acuerdos binacionales, intercambio comercial— eran favorables a una gran dinámica de transculturación y asimilación de sus beneficios, estas expectativas no se consolidaron, a diferencia de lo ocurrido en muchos otros países latinoamericanos. Con los ingleses había un factor común de barreras culturales como la lengua y las creencias religiosas, pero no por ellas, sino en la agravación de éstas, debido a resistencias sociopolíticas, a intolerancia, indisciplina y aversión a los valores del laborismo y, en consecuencia, la percepción de escasas posibilidades de aculturación para los británicos, cuyos extremos se pueden revelar en el manejo de las reglas de juego en materia de reclamaciones pensionales y de jubilación, desfavorables a pesar de lo que desde hace mucho tiempo se ha sabido con respecto a la corrupción en los establecimientos públicos en materia de beneficios presenciales sociales.

Contrariamente a lo que se podría concluir sobre el hecho de que la estatización de los ferrocarriles hubiera truncado la consolidación de una influencia cultural tecnológica sostenida, se demuestra que una serie de condiciones específicas de la intolerancia y el carácter refractario a los cambios que impera en el imaginario religioso y ético de la sociedad colombiana se convirtieron en barreras insalvables para dar lugar a una modernización con modernidad.

## **BIBLIOGRAFÍA**

### **Fuentes primarias**

Archivo Cancillería, Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Colombia, Bogotá.

Memorias de Ministros de Relaciones Exteriores, 1912, 1913.

Correspondencia Comercial y Consular —MRE/CCC—:

Legación de Gran Bretaña en Colombia, 1900-1963.

Consulados de Colombia en Gran Bretaña, 1900-1963.

Archivo de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia.

Archivos notariales y eclesiales y de registro civil municipales.

Biblioteca Alfonso Palacio Rudas (Banco de la República).

Cámara de Comercio de Honda —CCH/LESC—:

Libro de registro de extractos de sociedades comerciales, 1907-1926.

### **Periódicos, folletos y revistas**

BOLÍVAR, Camilo, "Mariquita", en Carta del Tolima, Ibagué, año 7, núm. 38, septiembre de 1980, págs. 11-14.

"Cable Aéreo de Manizales", en Revista Moderna, Bogotá, t. III, núm. 15, 1.º de febrero de 1916, págs. 143-144.

CONVERS FONNEGRA, Carlos, "Mariquita", en Pan, Bogotá, núm. 13, abril de 1937, págs. 135-144.

El Tolima y The Dorada Railway Company Limited, 1932.

"Ferrocarril de La Dorada", en El Gráfico, Bogotá, vol. 50, núm. 502, 1919, pág. 23.

"Monografía descriptiva del municipio de Mariquita", en Colombia Económica, Bogotá, vol. 5, núm. 52, 15 de julio de 1946, pág. 162. Contenido, límites, población, división administrativa, relieve, climatología, situación geográfica, hidrografía, superficie aproximada, vías de comunicación.

VARGAS CELEMÍN, Ricardo, "El Cable Aéreo Mariquita-Manizales sólo un recuerdo", en Revista Tolima, núm. 48, febrero de 1980, págs. 29-33.

## Fuentes secundarias

### *Libros y artículos*

BATEMAN, Alfredo. *Ferrocarriles Nacionales de Colombia*, Bogotá, 1977.

BOURDIEU, Pierre. *La distinción*, París, Editorial Minuit, 1979.

—, "What Makes a Social Class? On the Theoretical and Practice Existence of Groups", *Berkeley Journal of Sociology*, vol. xxxii, 1987, págs. 1-17.

Contraloría General de la República. *Censos nacionales: 1928, 1938 y 1951*.

ESGUERRA CAMARGO, Luis. *Introducción al estudio del problema inmigratorio en Colombia*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1940, 151 págs.

JONES, Maldwyn A., *El Reino Unido y América. Emigración británica*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992.

KOEBEL, W. H., *South America: an Industrial & Commercial Field*, 2.<sup>a</sup> ed., Londres, 1923, 356 págs.

LÓPEZ, Eduardo. *Temas nacionales. El norte del Tolima*, t. 3, Herrera Hermanos (eds.), Bogotá, 1932-1936.

MARTÍNEZ, Frédéric. "Apogeo y decadencia del ideal de la inmigración europea en Colombia, siglo XIX, en *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Bogotá, Banco de la República, vol. xxxiv, núm. 44, 1997, págs. 3-45.

MAYOR MORA, Alberto. *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*, Bogotá, Banco de la República, El Áncora Editores, 1999.

Ministerio de Gobierno: departamento de Justicia. *Registro del Estado Civil de las personas*, Bogotá, 1940.

Ministerio de Obras Públicas y Transporte. *Contratos y disposiciones vigentes sobre el Ferrocarril de La Dorada*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1915.

MORENO SANDOVAL, Armando. *Honda una historia urbana singular*, Ibagué, Fondo Mixto para la Promoción de la Cultura y las Artes del Departamento del Tolima, 1996.

ORTEGA DÍAZ, Alfredo. *Ferrocarriles colombianos. Resumen histórico*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1920-1923, 2 vols.

—, *Ferrocarriles colombianos. La última experiencia ferroviaria del país, 1920-1930*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1932.

PALACIO RUDAS, Alfonso. *Las condiciones económico-sociales y el costo de vida de la clase obrera en la ciudad de Mariquita*, Bogotá, Contraloría General de la República, Imprenta Nacional, 1948, 111 págs.

- PARSONS, James Jerome, *La colonización antioqueña en el occidente de Colombia*, 3.<sup>a</sup> ed., Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1979.
- PÉREZ ARBELÁEZ, Enrique, *Plantas útiles de Colombia*, 14.<sup>a</sup> ed. Editorial Victor Hugo, 1990.
- POVEDA RAMOS, Gabriel, "La ingeniería en Colombia: sus ciencias y su historia", en *Ciencia, Tecnología y Desarrollo*, Bogotá, vol. 9, núms. 1-4, enero-diciembre 1985, págs. 81-128.
- ROSENTHAL, Erich "Acculturation without Assimilation? The Jewish Community of Chicago, Illinois", *The American Journal of Sociology*, vol. 66, núm. 3, noviembre, 1960, págs. 275-288.
- SALDARRIAGA ROA, Alberto, *Monumentos nacionales de Colombia. La huella, la memoria, la historia*, Bogotá, El Áncora Editores, 1988.
- SMITH, John Kenneth, *Jewish Education in Colombia: Group Survival versus Assimilation*, Ann Arbor, University Microfilms International, 1983.
- TRIANA ANTORVEZA, Adolfo, *La colonización española del Tolima, siglos XVI y XVII*, Bogotá, Cuadernos del Jaguar, Fundación para las Comunidades Colombianas, 1992, 308 págs.